Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

FSC Fondo per lo Sviluppo e la Coesione

REGIONE CALABRIA

INVITALIA

SACAL Società Aeroportuale Calabrese

ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Comune di Lamezia Terme

Comune di Gizzeria

Agenzia per la Coesione Territoriale

Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR

MINISTERO DELL'INTERNO

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

MEF Ministero dell'Economia e delle Finanze

Mims Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

MINISTERO DEL TURISMO REPUBBLICA ITALIANA

SACAL

Società Aeroportuale Calabrese
Crotone, Lamezia Terme, Reggio Calabria

A.U. - Accountable Manager: Marco FRANCHINI
Post Holder Progettazione : ing. Stefania RAIMONDO
Post Holder Manutenzione: ing. Filippo MALAFARINA
Post Holder Terminal: dott.ssa Sabrina MILETO
RUP: Ing. Matteo MASTROIANNI
RSPP SACAL - EX D.LGS 81/08 :dott. Cristian RASO

RIQUALIFICA AMBIENTALE DELLA FASCIA NORD DELL'AEROPORTO CON REALIZZAZIONE DI PISTA CICLABILE PER LA VALORIZZAZIONE ECOSOSTENIBILE DELLA FASCIA COSTIERA (POLO DELLA VELA) E DEL LAGO LA VOTA

CIG: A0159668F5 CUP: H81D2200009002

Ambito di intervento: Trasporti e mobilità sostenibili – Fondi CIS scheda L05

PROGETTO ESECUTIVO

AMBIENTE - Iter autorizzativo VINCA

PROGETTISTI:

Mandataria

HYpro srl

Mandanti

CORFONE + PARTNERS studios for urban architecture
Ph.D. Arch. Cesare CORFONE

SGMadeo
Archeol. Simone Giosuè MADEO

TEAM DI LAVORO

Responsabile progettazione opere infrastrutturali V.02: **Ing. Michele SISINNO**

Responsabile progettazione opere strutturali S.04 - Resp.ITACA: **Ing. Maurizio CARUSO**

Responsabile progettazione opere impiantistiche IB.04: **Ing. Raffaele CIARDULLO**

Responsabile progettazione interventi naturalistici e paesaggistici P.01: **Arch. Cesare CORFONE**

Responsabile progettazione edile E.19 e E.20: **Arch. Cesare CORFONE**

Archeologo: **Archeol. Simone Giosuè MADEO**

Geologo: **Geol. Giuseppe CERCHIARO**

Direttore operativo Geologia: **Geol. Giovanni DE FAZIO**

Coordinatore per la sicurezza in fase di Progettazione:
Ing. Roberto NUCCI

Progettista e responsabile integrazioni e prestazioni specialistiche:
Ing. Daniele NUCCI

ORDINE INGEGNERI COSENZA – Ingegnere DANIELE NUCCI – Laurea Specialistica – Sezione: A n. 6183 – Settore Civile Ambientale

COMMITTENTE

S.A.CAL. S.p.A
Società Aeroportuale Calabrese
Via Aeroporto - 88046 Lamezia terme(CZ) ITALIA
Tel +39 0968-414212

PH Progettazione

Ing. Stefania RAIMONDO

PH Manutenzione

Ing. Filippo MALAFARINA

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Ing. Matteo MASTROIANNI

Approvazione ENAC

Approvazione ENTI

CODICE ELABORATO: PE_AM_00_DOC_01_A

SCALA:

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
00	Luglio 2025	PRIMA EMISSIONE	C. Corfone	C. Corfone	D.Nucci

Il presente documento è stato redatto con l'obiettivo di fornire un quadro completo e dettagliato dell'iter amministrativo seguito per l'ottenimento della Valutazione di Incidenza (VInCA) Appropriata, in relazione agli interventi previsti dal progetto denominato "Riqualifica ambientale della fascia nord dell'aeroporto con realizzazione di pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della vela) e del lago La Vota" – CUP H81D22000090002.

Il progetto in oggetto prevede una serie di opere finalizzate alla valorizzazione ambientale e alla fruizione sostenibile dell'area costiera e lacustre, con particolare riferimento alla realizzazione di una pista ciclabile che si sviluppa lungo la fascia nord dell'aeroporto. Parte degli interventi ricade all'interno del territorio comunale di **Gizzeria**, interessando direttamente un'area inclusa nella **Rete Natura 2000**, ovvero la **Zona Speciale di Conservazione (ZSC) IT9330087 "Lago La Vota"**. Data la sensibilità ambientale del sito e il valore naturalistico riconosciuto a livello comunitario, si è reso necessario attivare la procedura di Valutazione di Incidenza Appropriata.

In ottemperanza a tali obblighi, è stata predisposta e trasmessa tutta la documentazione tecnica richiesta, con l'obiettivo di dimostrare la compatibilità del progetto con gli obiettivi di conservazione della ZSC e la non incidenza negativa sugli habitat e sulle specie tutelate.

Di seguito si riepilogano le principali tappe dell'iter amministrativo:

- **17.12. 2024** – Presentazione dell'istanza di Valutazione di Incidenza Appropriata tramite il Sistema Informativo Ambientale Regionale (SIAR), con **protocollo n. 791171**;

- **20.01.2025** – Esame dell'istanza in sede di seduta tecnica da parte della **Struttura Tecnica di Valutazione (STV)** della Regione Calabria, con espressione di **parere positivo** in merito alla VInCA Appropriata;

- **24.012025** – Emissione del **Decreto Dirigenziale n. 916**, con esito favorevole, da parte del **Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana – Settore 1 "Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali"** della Regione Calabria, che attesta ufficialmente la compatibilità del progetto con la normativa vigente in materia di tutela dei siti Natura 2000.

Ottemperanza alle prescrizioni VINCA

In riferimento a quanto prescritto nel decreto dirigenziale emanato dal Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana Settore 1 - Valutazioni E Autorizzazioni Ambientali, i progettisti hanno ottemperato per come segue;

- gli elaborati del PE non apportano modifiche sostanziali ai contenuti del PFTE, se non un approfondimento degli stessi, a meno del rispetto delle prescrizioni degli Enti consultati e della prescrizione emersa nel rapporto di verifica che ha implicato l'innalzamento dell'intradosso della passerella ciclopedonale sul torrente Casale di 50 cm, portando la quota di franco libero, nella peggiore delle ipotesi contemplata nello studio idraulico con tempo di ritorno a 200 anni, ad 1.57 cm.
- nell'elaborato "**Piano di sicurezza e coordinamento** con codice **PESI00DOC01A**" e nell'elaborato "**Cronoprogramma dei lavori** con codice **PEDE00DOC06A**", si evincono gli accorgimenti previsti durante le lavorazioni, come ad esempio i teli antipolvere e l'utilizzo del

cannone nebulizzatore, oltre che l'indicazione delle date previste per le lavorazioni;

- nell'elaborato "**Piano di sicurezza e coordinamento** con codice **PESI00DOC01A**" è specificato che l'esecuzione dei lavori avverrà prevalentemente durante il periodo diurno.
- in ottemperanza alle richieste, è stato implementato l'utilizzo di staccionata in legno, cingendo completamente il percorso in area naturalistica, il quale sarà accessibile dai mezzi di manutenzione attraverso lo sblocco dei dissuasori previsti nelle aree di accesso all'infrastruttura, come riscontrabile nelle tavole della segnaletica;
- gli elaborati Piano di monitoraggio ambientale con codice **PEAM00REL01A** e Planimetria ubicazione monitoraggi ambientali con codice **PEAM00TAV01A,** vanno ad integrare, ampliandoli, i contenuti degli elaborati dedicati già previsti nel PFTE;
- in ottemperanza alle richieste di sensibilizzazione degli utenti che usufruiranno dell'infrastruttura, saranno installati un numero maggiore di pannelli informativi in legno lungo il tracciato.

Si allegano al presente documento:

- Decreto Dirigenziale n. 916 del 24.01.2025
- PFTE_Relazione di VinCA Appropriata (documento allegato all'istanza del 17.12.2024 prot. /SIAR n.791171)

SACAL SUF_106/SUF_28-01-2025

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025

REGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE

DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITA' URBANA
SETTORE 1 - VALUTAZIONI E AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

Assunto il 24/01/2025

Numero Registro Dipartimento 100

==========

DECRETO DIRIGENZIALE

"Registro dei decreti dei Dirigenti della Regione Calabria"

N°. 916 DEL 24/01/2025

Oggetto: Procedura di Valutazione di Incidenza ai sensi della Direttiva Habitat 92/43/CEE, Direttiva Uccelli 2009/147/CE, DPR 357 97 e smi, DGR n. 65 del 28 febbraio 2022.

Progetto "Riqualifica ambientale della fascia nord dell'aeroporto con realizzazione della pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della vela) e del lago La Vota"

Proponente: Società Aeroportuale Calabrese -SPA (S.A.CAL. S.P.A.)

Parere positivo di Vinca Appropriata

Dichiarazione di conformità della copia informatica

Cod. Proposta 68446
Copia informatica conforme ai sensi dell'art. 23-bis del CAD e s.m.

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025

REGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE

Il presente documento, ai sensi dell'art. 23-bis del CAD e successive modificazioni è copia conforme informatica del provvedimento originale in formato elettronico, firmato digitalmente, conservato in banca dati della Regione Calabria.

IL DIRIGENTE GENERALE

VISTI

- la L.R. n.7 del 13.05.1996 e ss.mm.ii., recante "*Norme sull'ordinamento della struttura organizzativa della Giunta Regionale e sulla Dirigenza Regionale*";
- la D.G.R. n. 2661 del 21.06.1999 e ss.mm.ii., recante "*Adeguamento delle norme legislative e regolamentari in vigore per l'attuazione delle disposizioni recate dalla L.R. n.7 del 13 maggio 1996 e dal D.Lgs n. 29/93*";
- il D.P.G.R. n. 354 del 24 giugno 1999 e ss.mm.ii., recante "*Separazione dell'attività amministrativa di indirizzo e di controllo da quella di gestione*";
- la D.G.R. n. 665 del 14/12/2022 avente ad oggetto "*Misure per garantire la funzionalità della Struttura organizzativa della Giunta Regionale – Approvazione Regolamento di riorganizzazione delle strutture della giunta regionale – Abrogazione Regolamento Regionale 20 aprile 2022, n. 3 e ss.mm. ii*";
- il DDG n. 6328 del 14/06/2022 con cui è stato assunto l'atto di micro organizzazione del Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente a seguito della DGR 163/2022;
- il D.P.G.R. n. 138 del 29 dicembre 2022, con il quale è stato conferito l'incarico di Dirigente Generale Reggente del Dipartimento "Territorio e Tutela dell'Ambiente" all'ing. Salvatore Siviglia;
- il D.D.G. n. 13347 del 22/09/2023 con il quale è stato conferito l'incarico di dirigente ad interim del Settore "Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali – Sviluppo Sostenibile" al Dott. Giovanni Aramini;
- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 e s.m.i., avente ad oggetto "*Nuove norme sul procedimento amministrativo*";
- il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i. avente ad oggetto "*Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche*";
- il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i. avente ad oggetto "*Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137*";
- il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. avente ad oggetto "*Norme in materia ambientale*";
- il Regolamento Regionale 4 agosto 2008, n. 3 e s.m.i., avente ad oggetto "*Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali*";
- la Legge Regionale 3 settembre 2012, n. 39 e s.m.i., avente ad oggetto "*Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI*";
- il Regolamento Regionale 9 febbraio 2016 n. 1 di modifica del R.R. n. 3/2008;
- la DGR n. 64 del 28 febbraio 2022 recante: "*Approvazione regolamento avente ad oggetto "Abrogazione regolamento del 6.11.2009 n.16*";
- la DGR n. 65 del 28 febbraio 2022 recante: "*Presa atto Intesa del 28.11.2019 (GURI n.303/2019), articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VIncA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT*";
    - la DGR 695 del 29/11/2023 avente ad oggetto Atto di indirizzo – oneri istruttori VIA per gli interventi di cui all'articolo 19 comma 9-quater del DL n. 104/2023;
    - il DDG n. 19983 del 22/12/2023 con il quale sono stati nominati i componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (VAS-VIA-AIA-VI) di seguito "*STV*";
    - la Legge Regionale n. 56 del 27.12.2023 - Legge di stabilità 2024;

- la Legge Regionale n. 57 del 27.12.2023 - Bilancio di previsione finanziario della Regione Calabria per gli anni 2024 - 2026;

- la D.G.R. n. 779 del 28.12.2023 - Documento tecnico di accompagnamento al bilancio di previsione finanziario della Regione Calabria per gli anni 2024 - 2026 (artt. 11 e 39, c. 10, D.lgs. 23/06/2011, n. 118);

- la DGR n. 780 del 28.12.2023 - Bilancio finanziario gestionale della Regione Calabria per gli anni 2024 – 2026 (art. 39, c. 10, d.lgs. 23/06/2011, n. 118);

- la DGR n. 4 del 23/01/2024 recante: "*Modifiche al Regolamento regionale 5 novembre 2013, n. 10 e s.m.i. avente ad oggetto "Regolamento regionale di attuazione della legge regionale 3 settembre 2012, n. 39 e recante: Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI*";

- la DGR n. 29 del 06/02/2024, con la quale è stato approvato il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) per il triennio 2024-2026;

- il DDG n. 1769 del 13/02/2024 di nomina di ulteriori n. 3 componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (VAS-VIA-AIA-VI), L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e s.m.i.;

- il DDG n. 3470 del 14/03/2024 con il quale è stato prorogato l'incarico di dirigente ad interim del Settore "*Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali – Sviluppo Sostenibile*" al Dott. Giovanni Aramini;

- il DDG n-. 12423 DEL 05/09/2024 con il quale sono stati conferiti gli incarichi di EQ ed individuati i responsabili dei procedimenti di competenza del Settore "*Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali - Sviluppo sostenibile";*
- il D.D.G. n. 13139 del 19/09/2024 con il quale è stato rinnovato l'incarico di dirigente ad interim del Settore n. 2 "Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali – Sviluppo Sostenibile" al Dott. Giovanni Aramini;
- la Deliberazione di Giunta Regionale del 24 ottobre 2024, n.572 recante "Misure per garantire la funzionalità della struttura organizzativa della Giunta Regionale – approvazione modifiche del regolamento Regionale n.12/2022 e s.m.i.";
- il DDG n. 15866 del 13/11/2024 con cui è stato assunto l'atto di micro organizzazione del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana a seguito della DGR 572/2024;
- Il DDG n. 15886 del 13/11/2024 di conferimento temporaneo dell'incarico di reggenza del Settore 1 Valutazioni ed Autorizzazioni Ambientali al dott. Giovanni Aramini;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 18966 del 19/12/2024 recante "Proroga incarico dei componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI, L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii.";
- il Decreto del Dirigente Generale n. 274 del 13/01/2025 recante "Nomina Vicepresidente Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI di cui alla L.R. 3 settembre 2012 n.39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n.10 e ss.mm.ii.

PREMESSO CHE:

- con nota acquisita agli atti del Dipartimento al prot. n. 791171 del 17.12.2024 il proponente: S.A.CAL. S.P.A., ha presentato istanza di Valutazione di Incidenza Appropriata in merito al Progetto "Riqualifica ambientale della fascia nord

dell'aeroporto con realizzazione della pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della vela) e del lago La Vota";

- tale istanza, corredata dalla relativa documentazione, è stata sottoposta alla valutazione della Struttura Tecnica di Valutazione del Dipartimento VIA-VAS-AIA - VI per la disamina dell'intervento e dei possibili impatti/incidenze significative;

- la Struttura Tecnica di Valutazione VIA-VAS- AIA-VI, nella seduta del 20/01/2025, ha ritenuto che per l'intervento proposto **la valutazione di incidenza appropriata è positiva**

- il suddetto parere di VINCA Appropriata positiva è allegato al presente decreto per formarne parte integrante e sostanziale;

DATO ATTO CHE

- ai sensi dell'art. 14, comma 3 e 4, del R.R. 3/2008, per come modificato dal Regolamento Regionale n. 5/2009 e smi, lo svolgimento delle attività di controllo e monitoraggio degli impatti significativi sull'ambiente, provocati dalle opere approvate, nonché la corrispondenza alle prescrizioni/raccomandazioni espresse in sede di valutazione ambientale (ivi compresa la Valutazione quella di Incidenza) è affidata ad ARPACal;

- l'attività di sorveglianza sui siti afferenti a Rete Natura 2000 è svolta dai soggetti indicati all'art. 41 della Legge regionale n. 22/2023 e che, altresì, verranno applicate le norme in materia di sanzioni previste agli articoli 62 e 65 della legge medesima;

CONSIDERATO CHE

- la VINCA ha l'esclusiva finalità di valutare gli effetti che un piano/programma/progetto/intervento/attività può generare sui siti della rete Natura 2000, tenuto conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi, ma non ha di per sé valenza autorizzativa; per l'effetto il presente provvedimento:
  - non sostituisce altri pareri e/o autorizzazioni eventualmente previsti ai sensi delle normative vigenti;
  - fa salve tutte le ulteriori prescrizioni, integrazioni o modificazioni relative al progetto in oggetto introdotte dagli Uffici competenti, anche successivamente all'adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso compatibili;
  - è, in ogni caso, condizionato alla legittimità dei provvedimenti e degli atti amministrativi connessi e presupposti, di competenza di altri enti pubblici a ciò preposti;

ATTESO CHE, nel caso di accertamento di inadempimenti o di violazioni delle condizioni d'obbligo/prescrizioni contenute nel parere STV allegato ovvero in caso di modifiche progettuali che rendano il progetto difforme da quello sottoposto al procedimento di VINCA di cui al presente atto, si applicano le disposizioni di cui alla L.R. n. 22/2023 e, in particolare, quanto previsto dall'art. 65 della suddetta legge, rubricato "*Sanzioni in materia di valutazione di incidenza*"

RITENUTO NECESSARIO

- prendere atto del parere di VINCA appropriata positiva espresso dalla STV nella seduta del 20/01/2025;

- fissare il termine di efficacia della suddetta valutazione;

DATO ATTO che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio annuale e/o pluriennale della Regione Calabria;

SU PROPOSTA del responsabile del procedimento (DDG n. 10545 del 24.07.2023), alla stregua dell'istruttoria e della verifica della completezza e correttezza del procedimento rese dal medesimo;

PER QUANTO INDICATO IN NARRATIVA che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;

DECRETA

- **DI PRENDERE ATTO** della valutazione espressa dalla STV nella seduta del 20/01/2025, unitamente a tutte le condizioni d'obbligo /prescrizioni ivi dettate (parere allegato al presente decreto per formarne parte integrante e sostanziale) e, sulla base di tale valutazione, **di esprimere parere positivo per la VINCA appropriata** per il Progetto "Riqualifica ambientale della fascia nord dell'aeroporto con realizzazione della pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della vela) e del lago La Vota". Proponente: S.A.CAL. S.P.A.

- **DI DARE ATTO CHE** il presente provvedimento

- non sostituisce altri pareri e/o autorizzazioni eventualmente previsti ai sensi delle normative vigenti;
- ha carattere preventivo e si riferisce esclusivamente alle opere a farsi;
- fa salve tutte le ulteriori prescrizioni, integrazioni o modificazioni relative al progetto in oggetto introdotte dagli Uffici competenti, anche successivamente all'adozione del presente provvedimento, purché con lo stesso compatibili;
- è, altresì, subordinato alla verifica della legittimità delle procedure amministrative messe in atto;
- l'originale del parere regolarmente firmato e sottoscritto dai componenti della STV è presente agli atti dell'ufficio.

- **DI FISSARE** la validità del presente provvedimento in anni 5 (cinque) dalla relativa notifica; decorso il suddetto termine la procedura deve essere reiterata, fatta salva la concessione, su istanza motivata del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;

- **DI NOTIFICARE** il presente decreto al Comune di Gizzeria (CZ) e per i rispettivi adempimenti di competenza alla Provincia di Catanzaro, e ad ARPACal;

- **DI DARE ATTO** che avverso il presente decreto è ammesso ricorso in sede giurisdizionale innanzi al TAR Calabria, entro 60 giorni dalla notifica del presente

provvedimento ovvero, in via alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla stessa data;

- **DI PROVVEDERE** alla pubblicazione del provvedimento sul BURC e sul sito istituzionale della Regione Calabria, ai sensi del D. Lgs. 14 marzo 2013, n. 33, della Legge Regionale 6 aprile 2011, n. 11 e nel rispetto del Regolamento UE 2016/679, a cura del Dipartimento proponente.

Sottoscritta dal Responsabile del Procedimento
Nicola Caserta
(con firma digitale)

Sottoscritta dal Dirigente
GIOVANNI ARAMINI
(con firma digitale)

Sottoscritta dal Dirigente Generale
Salvatore Siviglia
(con firma digitale)

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025
Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 42356 del 22/01/2025

REGIONE CALABRIA
Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana
STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE
VAS -VIA – AIA -VINCA

SEDUTA DEL 20.01.2025

Oggetto: Progetto "*Riqualifica ambientale della fascia nord dell'aeroporto con realizzazione di pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della vela) e del lago La Vota*".
Proponente: Società Aeroportuale Calabrese -SPA (S.A.CAL.S.P.A.
ZSC IT 9330087"Laghi la Vota"
Suap_167 CZ
Procedura di Valutazione di Incidenza Appropriata DPR 357/1997 e s.m.i. DGR n. 65/2022.

LA STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE VAS - VIA – AIA –VINCA

Nella composizione risultante dalle sottoscrizioni in calce al verbale stesso dichiara, ognuno per quanto di propria individuale responsabilità, l'insussistenza di situazioni di conflitto o di incompatibilità per l'espletamento del compito attribuito con i soggetti proponenti o progettisti firmatari della documentazione tecnica-amministrativa in atti.
Il presente parere tecnico è formulato sulla base di valutazioni ed approfondimenti tecnici eseguiti in forma collegiale nel corso delle precedenti sedute della Struttura Tecnica di Valutazione.
Tale data non coincide con quella di protocollazione, in quanto attività quest'ultima che, per ragioni tecniche del sistema in uso, non può essere contestuale alla discussione e all'approvazione del corrente documento di valutazione.
Per le medesime ragioni, il presente atto è redatto in duplice esemplare di cui uno – originale - corredato dalle firme autografe dei componenti STV valutatori, conservato all'archivio della struttura; un'altra – in copia – munita dell'indicazione in calce dei nominativi dei soggetti firmatari, da allegare ai provvedimenti e/o agli atti di notifica

VISTI

- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., avente ad oggetto "Nuove norme sul procedimento amministrativo";
- il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e ss.mm.ii. (D.P.R. n. 120/2003) avente ad oggetto "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche";
- il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. avente ad oggetto "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137";
- il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii. avente ad oggetto "Norme in materia ambientale";
- il Regolamento Regionale 4 agosto 2008, n. 3 e ss. mm. ii., avente ad oggetto "Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali";
- la Legge Regionale 3 settembre 2012, n. 39 e ss.mm.ii., avente ad oggetto "Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI";
- il Regolamento Regionale 5 novembre 2013, n. 10 e ss. mm. ii., avente ad oggetto "Regolamento regionale di attuazione della L.R. 3 settembre 2012, n. 39, recante: "Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI"" e successive modifiche disposte con D.G.R. n. 421 del 09/09/2019 e con D.G.R. n. 147 del 31/03/2023;
- il D.M. Ambiente del 30/03/2015 n. 52 recante le Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025
Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 42256 del 22/01/202

dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116;

- il decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (oggi Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) del 15 luglio 2016, n.173 "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini";
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VINCA) adottate in data 28/11/2019 con Intesa tra Governo, regioni e Province autonome di Trento e Bolzano;
- la DGR n. 64 del 28 febbraio 2022 recante: "Approvazione regolamento avente ad oggetto "Abrogazione regolamento regionale n.16 del 6.11.2009";
- la DGR n. 65 del 28 febbraio 2022 recante: "Presa atto Intesa del 28.11.2019 (GURI n.303/2019), articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (Vinca) – Direttiva 92/43/CEE "HABITAT";
- il Regolamento Regionale 9 febbraio 2016 n. 1 di modifica del R.R. n. 3/2008;
- il Decreto dirigenziale n. 6312 del 13/06/2022 recante "Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VinCA) – Direttiva 92/73/CEE "Habitat". Adozione elenchi "Progetti pre-valutati" e "Condizioni d'Obbligo"";
- la Convenzione rep. n. 15072 del 1/3/2023 sottoscritta tra ARPACal e il Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente, quale designazione del rappresentante della medesima Agenzia Regionale in seno alla STV;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 19983 del 22/12/2023 recante "L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii. Nomina dei componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI";
- la DGR n. 4 del 23/01/2024 recante "Modifiche al Regolamento regionale 5 novembre 2013, n. 10 e s.m.i. <<Regolamento regionale di attuazione della legge regionale 3 settembre 2012, n. 39, recante: Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI";
- il Decreto del Dirigente Generale n. 1769 del 13/02/2024 di nomina di ulteriori n. 3 componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI, L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii..;
- il Decreto del Dirigente Generale n. 18966 del 19/12/2024 recante "Proroga incarico dei componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI, L.R. 3 settembre 2012 n. 39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n. 10 e ss.mm.ii.";
- il Decreto del Dirigente Generale n. 274 del 13/01/2025 recante "Nomina Vicepresidente Struttura Tecnica di Valutazione (STV) VAS-VIA-AIA-VI di cui alla L.R. 3 settembre 2012 n.39 e Regolamento Regionale 5 novembre 2013 n.10 e ss.mm.ii

PREMESSO CHE

Con nota prot. /SIAR n.791171 del 17.12.2024, è stata assunta agli atti del Dipartimento competente in materia di Ambiente la richiesta di procedura di **Valutazione di Incidenza Appropiata** per il Progetto "Riqualifica ambientale della fascia nord dell'aeroporto con realizzazione di pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della vela) e del lago La Vota". **ricadente all'interno della ZSC IT9330087 "Laghi la Vota".**

VISTO il Progetto presentato, costituito dalla seguente documentazione **amministrativa** e **tecnica**:
ALLEGATO1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE ED URBANISTICO
Allegato 1a Corografia
Allegato 1b Carta stralcio del Piano di Assetto Idrogeologico
Allegato 1c Carta stralcio con individuazione aree PGRA
Allegato 1d Carta stralcio con individuazione aree PSEC
Allegato 1e Carta stralcio dei vincoli paesaggistici ed ambientali
Allegato 1f Estratti catastali
ALLEGATO 2 STRALCIO PIANO DI GESTIONE
Allegato 2 Piano di Gestione Laghi La Vota
ALLEGATO 3 INQUADRAMENTO FOTOGRAFICO
Allegato 3 Documentazione Fotografica

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025
Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 42356 del 22/01/2025

ALLEGATO 4 PLANIMETRIA PARTICOLAREGGIATA TRATTO LUNGO MARE E TRATTO RICADENTE NEL SITO NATURA 2000
Allegato 4a Planimetria stato di fatto.
Allegato 4b Planimetria stato di progetto
ALLEGATO 5 PIANTE, SEZIONE, PROSPETTI E PARTICOLARI COSTRUTTIVI DELLE OPERE IN PROGETTO. Allegato 5a SDF ATTRAVERSAMENTO TORRENTE CASALE - Planimetria
Allegato 5b SDP ATTRAVERSAMENTO TORRENTE CASALE - Planimetria
Allegato 5c SDP ATTRAVERSAMENTO TORRENTE CASALE – Approfondimenti
Allegato 5d SDF PISTA CICLABILE ZONE UMIDE LAGO La Vota Piraina - planimetria 100
Allegato 5e SDP PISTA CICLABILE ZONE UMIDE LAGO La Vota Piraina - planimetria 100
Allegato 5f SDP PISTA CICLABILE ZONE UMIDE LAGO La Vota Piraina - approfondimenti
Allegato 5g SDF BIKE POINT SUL LUNGOMARE DI GIZZERIA - planimetria 100
Allegato 5h SDP BIKE POINT SUL LUNGOMARE DI GIZZERIA - planimetria 100
Allegato 5i SDP BIKE POINT SUL LUNGOMARE DI GIZZERIA – approfondimenti
ALLEGATO 6 FOTO-INSERIMENTI
Allegato 6a TTRAVERSAMENTO TORRENTE CASALE - fotoinserimenti aerei
Allegato 6b ATTRAVERSAMENTO TORRENTE CASALE - fotoinserimenti di dettaglio
Allegato 6c PISTA CICLABILE ZONE UMIDE LAGO La Vota Piraina - fotoinserimenti
Allegato 6d BIKE POINT SUL LUNGOMARE DI GIZZERIA – fotoinserimenti
ALLEGATO 7 RELAZIONE TECNICA
Allegato 7 Relazione Tecnica
ALLEGATO 8 VINCA APPROPRIATA.
Allegato 8 Relazione VIncA Appropriata.
CDU
Modello istanza Valutazione Appropriata
Versamento oneri

PRESO ATTO della predetta documentazione tecnico/amministrativa trasmessa dal proponente, del responsabile del progetto e dei tecnici progettisti/esperti, che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza e responsabilità.

ESAMINATA la predetta documentazione presentata;

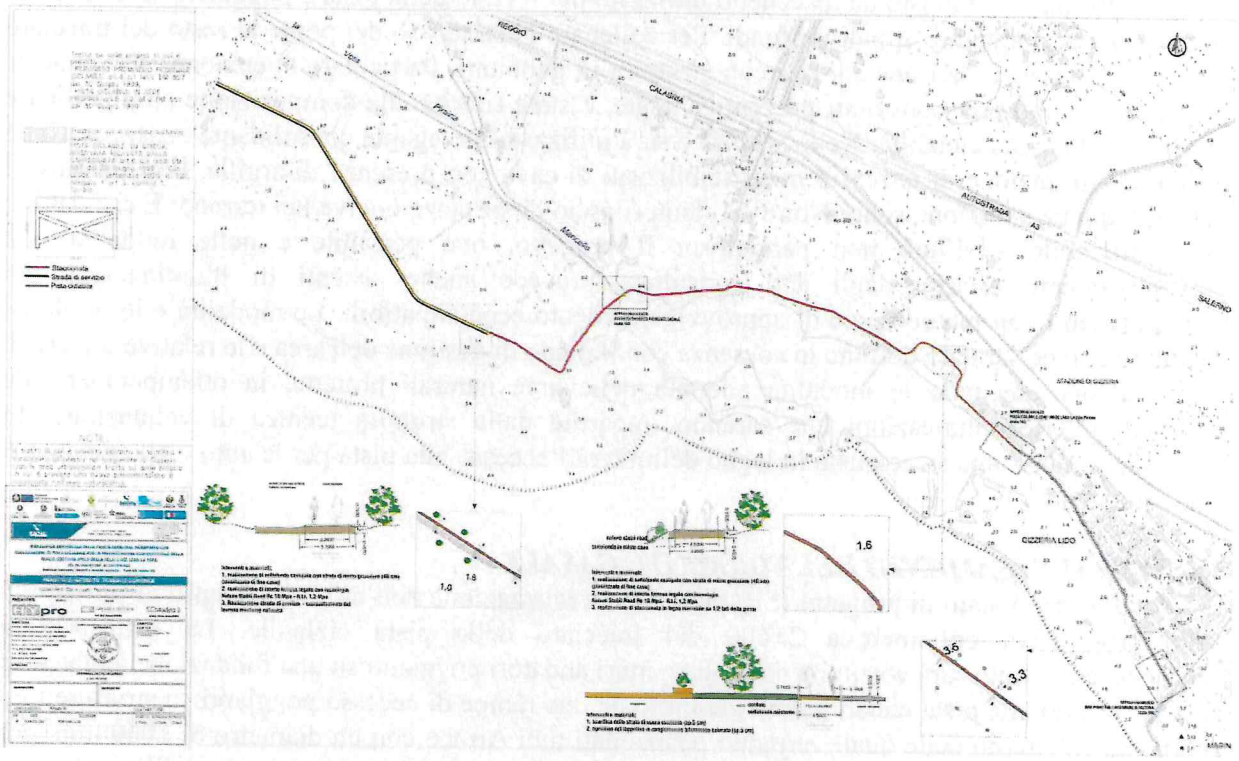
CONSIDERATO CHE
Il progetto denominato "Riqualifica ambientale della fascia nord dell'aeroporto con realizzazione di pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della vela) e del lago La Vota" è da realizzare presso l'aeroporto di Lamezia Terme e che coinvolge le aree di proprietà del Comune di Gizzeria e le aree appartenenti al Comune di Lamezia Terme nel sedime aeroportuale.
Il Masterplan prevede un collegamento di interesse strategico e turistico, che hanno portato all'elaborazione di un protocollo d'intesa tra la Regione Calabria, S.A.CAL. S.p.A. e i Comuni di Lamezia Terme e Gizzeria.
Il progetto, prevede, la realizzazione di una pista ciclabile che coinvolge l'area del sedime aeroportuale e i Comuni di Lamezia Terme e Gizzeria, mirando ad un collegamento "green" tra aeroporto - stazione ferroviaria e la fascia costiera fino a raggiungere l'area naturalistica SIC dei laghi "La Vota" di Gizzeria, dove è presente anche un polo per attività sportive velistiche, come windsurf e kitesurf.
La pista ciclabile tra Lamezia Terme e Gizzeria rappresenta un esempio significativo di come infrastrutture dedicate possano promuovere la valorizzazione ecosostenibile delle aree costiere e naturali. Essa è l'elemento centrale del Masterplan, collegando l'Aeroporto di Lamezia Terme con il comune di Gizzeria.

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025

Il percorso della Pista Ciclabile si articola in quattro tronchi principali interconnessi e gestiti da diversi enti, tra cui SACAL, il Comune di Lamezia Terme e il Comune di Gizzeria. Questi quattro tronchi si estendono per un totale di circa 8,5 km. Ogni tronco ha come punto di partenza una stazione di bike sharing, elemento nodale e strategico della pista ciclabile, i tronchi sono i seguenti:

1. PISTA CICLABILE-TRONCO 1 Pista ciclabile di competenza Sacal nel Comune di Lamezia Terme;
2. PISTA CICLABILE-TRONCO 2 Pista ciclabile di competenza del Comune di Lamezia Terme;
3. PISTA CICLABILE - TRONCO 3 (INTERVENTO CIS L05) Pista ciclabile di competenza Sacal nel Comune di Gizzeria;
4. PERCORSO CICLOPEDONALE - TRONCO 4 Percorso ciclopedonale Parco naturalistico di competenza del Comune di Gizzeria.

Il TRONCO 3 della pista ciclabile prevista nel masterplan, di una lunghezza di circa 3 km è oggetto della presente valutazione di incidenza ambientale, previsto in tre sezioni tipologiche, come meglio descritto di seguito. Tale tronco inizia con un Bike Sharing nei pressi del Torrente Spilinga (nodo conclusivo del tronco n.2), costeggia il lungomare Cristoforo Colombo in area urbanizzata, attraversa le aree umide mediante un ponte in legno lamellare sul Torrente Casale e prosegue tronco n.4 all'ingresso del parco naturalistico in corso di realizzazione.



DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI PER IL TRONCO 3

I lavori previsti su tale tronco sono stati così suddivisi:

3A. BIKE SHARING SUL LUNGOMARE DI GIZZERIA

l progetto previsto per il Lungomare Cristoforo Colombo prevede la realizzazione di un Bike Sharing a cui si collega la pista ciclabile potenziata di una corsia aggiuntiva. Questo nuovo punto di servizio sarà situato all'inizio della Promenade pedonale, sulla testata sud-est del Lungomare. La struttura ricopre un'area semi-trapezioidale di circa 306 mq, le cui dimensioni sono indicativamente di 18 x17. Il Bike Sharing, nell'ottica della riconoscibilità di un intervento progettuale integrato, presenta le stesse caratteristiche architettoniche e tecniche di quello previsto per l'Aeroporto. Lo Scheletro Strutturale è realizzato con travi curve in legno lamellare, travetti in legno e tavolato in legno, su cui si poggia la copertura curvilinea in lamiera grecata.

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025
Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 42356 del 22/01/2025

3B. PISTA CICLABILE IN AREA URBANIZZATA

Il tratto di pista che insiste sul Lungomare di Gizzeria lido si estende per una distanza di circa 650 m. In quest'area è presente un tracciato già realizzato posizionato tra la strada carrabile e le aiuole che insieme al percorso pedonale costituisce il corpo del lungomare. Le dimensioni della sezione del tracciato sono leggermente variabili tra i 2.2 m e 2.5m, configurandosi come minime per la percorrenza ciclabile nel doppio senso di marcia ma comunque accettabili trattandosi di tratti brevi. Le operazioni previste sono semplicemente quelle di scarifica dello strato di usura esistente per uno spessore di 5 cm e quelle di ripristino del tappetino con le stesse dimensioni.

3C. PISTA CICLABILE IN AREA NATURALISTICA

Il tratto di maggiore interesse dal punto di vista ambientale e paesaggistico è sicuramente quello che dal lungomare di Gizzeria collega alla pineta nei pressi della zona protetta dei Laghi La Vota. Il tracciato, costeggiando l'ex porticciolo turistico, ormai in disuso ed insabbiato nel suo sbocco a mare, attraversa un'area paludosa dove il torrente Casale sfocia nel bacino che precedentemente era collegato direttamente al mare. Tale criticità sarà superata con la realizzazione di una passerella pedonale di 30 m, con sovrastruttura costituita da travi in legno lamellare, soletta prefabbricata in c.a. e strato finale composto dal pacchetto utilizzato per il resto della pista e poggiante su due spalle sempre in c.a. poggianti su pali profondi. Per collegare l'estradosso del ponte al resto del tracciato saranno realizzati ai lati due rilevati con struttura in gabbioni. Particolare attenzione, seguendo le prescrizioni degli enti consultati preventivamente, è stata riferita alla composizione stratigrafica e materica della pista ciclabile. Nello specifico sarà utilizzato un legante consolidante ecocompatibile per la stabilizzazione di terreni o misti stabilizzati di cava con presenza di argilla, limi, humus.. I vantaggi di tale soluzione sono: Non vi è alcun rilascio di sostanze nocive nel terreno; È riciclabile; È classificabile a rifiuto non pericoloso. Il progetto, ove possibile e nelle modalità non preventivamente escluse dagli enti consultati, prevede anche sistemi di illuminazione dei camminamenti con metodologie di approvvigionamento ecocompatibili. Le modalità e le tipologie di illuminazione saranno definite in coerenza con il piano di gestione dell'area e le relative misure di conservazione, secondo le modalità adottate nelle aree naturali protette, in ottemperanza alle eventuali ulteriori indicazioni che saranno impartite dalla struttura tecnica di valutazione. In determinati punti, una staccionata in legno delimiterà l'accesso alla pista per le auto e gli altri mezzi non autorizzati.

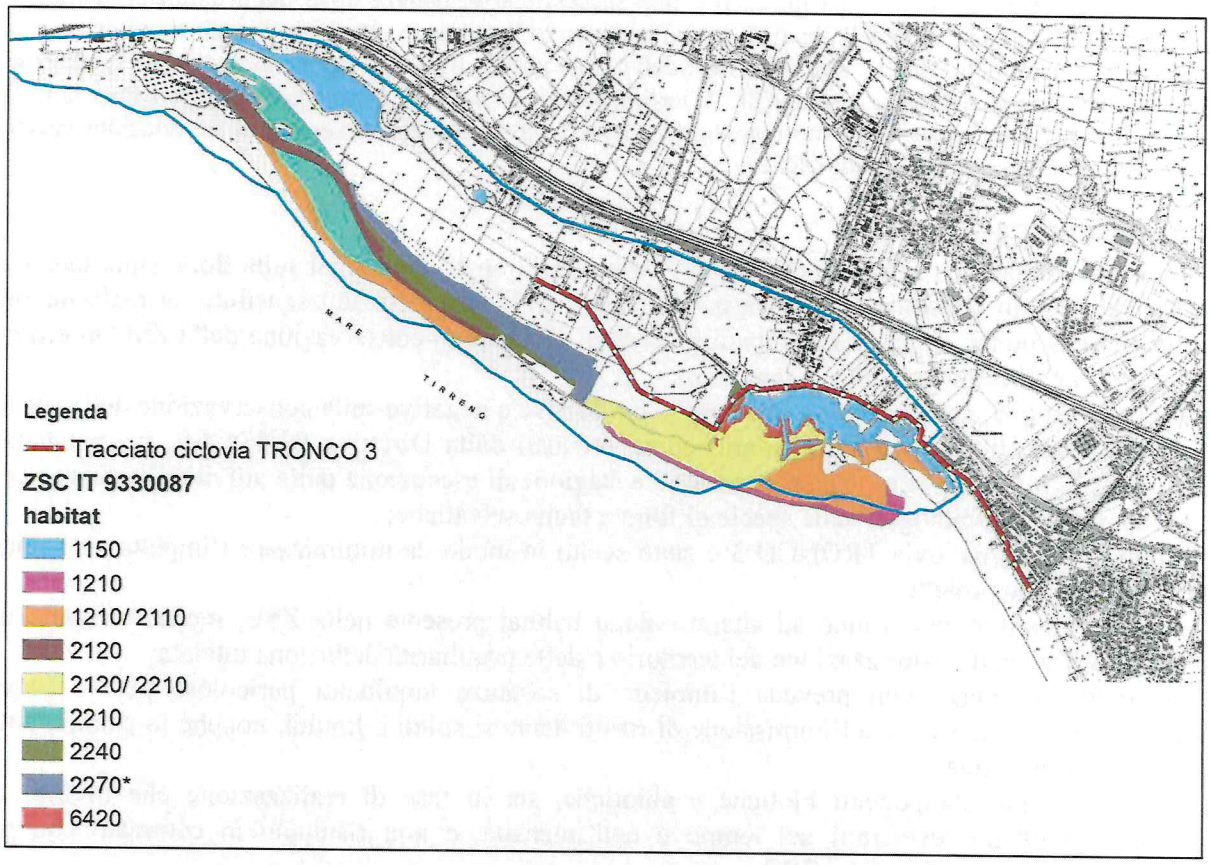
3.D ATTRAVERSAMENTO DEL TORRENTE CASALE

Lo scenario dello stato di progetto (SP) prevede la realizzazione dell'attraversamento in prossimità della progressiva chilometrica 2+600 del tracciato della pista ciclabile. La sottostruttura dell'attraversamento sarà costituita da spalle e muri andatori poggianti su una fondazione a platea su pali. L'accesso alla pista ciclabile sarà garantito da due rampe di accesso poggianti su strutture tipo gabbione, all'interno delle quali verranno posizionati tubi Armco con un diametro di 1000 mm, per garantire il corretto deflusso della portata duecentennale. La sezione trasversale dell'impalcato è costituita da quattro travi in legno lamellare GL28H di sezione 32x212cm e soletta in c.a. di spessore 15 cm. Il viadotto è sostenuto da due spalle in c.a. di altezza pari a 4,17m poggianti su una platea di fondazione su pali. Lo spessore della platea sarà di 80cm, mentre i pali avranno diametro pari a 100cm e profondità pari a 20m (misurati al di sotto della piastra di fondazione, pertanto escluso lo spessore della piastra di fondazione di 0,80 m). Lo strato finale della passerella e delle rampe sarà il medesimo utilizzato per il tratto di pista in area naturalistica, conferendo uniformità all'intervento. Il parapetto del ponte sarà realizzato con montanti in metallo e cavi orizzontali passanti, mentre il corrimano sarà realizzato in legno. La recinzione delle rampe, in continuità a quella del resto della pista, sarà realizzata in legno con forma a croce di Sant'Andrea.

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025

3.E RIFORESTAZIONE E PIANTUMAZIONE

Su specifiche indicazioni documentali fornite dal Documento di Indirizzo alla Progettazione e sulla scorta di studi tecnici in ambito agronomo e ambientale si è provveduto a fare una scelta di alberi, arbusti ed essenze di natura vegetale da poter inserire all'interno di tutto l'impianto progettuale. Si tratta di specie prevalentemente autoctone in grado di inserirsi perfettamente nel clima locale e di adattarsi alle diverse esigenze di intervento.



Analisi di Incidenza

Descrizione Siti Rete Natura 2000

ZSC IT 9330087 "Laghi La Vota".

Il sito si estende lungo un tratto di costa tirrenica compreso fra Capo Suvero e Gizzeria Lido (longitudine 16.1894 latitudine 38.939 in gradi decimali; altezza media 5 m s.l.m altezza minima o m s.l.m.), per ca. 200 ha ricadenti interamente nel territorio comunale di Gizzeria (CZ). Si tratta di un complesso di aree umide retrodunali costituiti da tre invasi principali (Lago Prato, Lago La Vota e Lago Piratino) e dalla laguna di Gizzeria. Nell'insieme queste aree costituiscono un biotopo di elevato interesse naturalistico che seppur pesantemente compromesso dalle attività antropiche, rappresentano un esempio estremamente raro nel territorio calabrese. La vegetazione è quella tipica degli ambienti salmastri e palustri. Dalla linea della battigia procedendo verso l'interno si alternano diverse comunità vegetali dalle più pioniere a Cakile maritima, alle fitocenosi delle dune mobili con Ammophila arenaria. Le acque salmastre sono circondate da vegetazione di cinta a Phragmites australis e ospitano comunità di piante natanti e sommerse. La collocazione geografica del sito, le sue caratteristiche ambientali (per quanto degradato), e la sua rarità nel contesto territoriale calabrese, lo rendono un sito di elevato interesse naturalistico. Questo biotopo risulta potenzialmente di notevole interesse per l'avifauna, in particolare per molte specie di uccelli acquatici e migratori, in quanto può assolvere alla funzione di tappa temporanea o di svernamento. Il contesto ambientale in cui si inserisce il sito ha una forte impronta antropica, sia per le attività svolte in passato (con importanti manomissioni dell'assetto geomorfologico e idrologico) e/o attualmente presenti, sia per le infrastrutture che insistono sul territorio. In particolare, il sito è delimitato a Nord da ben tre infrastrutture: l'Autostrada Salerno - Reggio Calabria (A3), la via Nazionale (SS 18) ed il tracciato della ferrovia Tirrenica Meridionale. Al suo interno e in alcuni tratti della costa, inoltre, vi è dell'edificato sparso (abitazioni e

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025
Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 42356 del 22/01/2025

attività commerciali) e relativa viabilità locale (che coprono poco più del 10% della superficie del sito), diversi seminativi (che coprono poco più del 30% della superficie del sito) e alcune aree boscate a prevalenza di specie arboree alloctone o da impianto (eucalipti, conifere ecc) La vulnerabilità del sito si può ricondurre a fenomeni estesi e crescenti di degrado (discariche e costruzioni abusive) e atti di bracconaggio. Alto grado di vulnerabilità per progetti di sviluppo turistico. Seppure, come visto, il contesto presenti elementi di forte degrado permangono, tuttavia, diversi aspetti di interesse naturalistico e conservazionistico. Da un punto di vista vegetazionale, si osserva un mosaico e una successione di habitat tipici degli ambienti salmastri e palustri nel quale dalla linea della battigia procedendo verso l'interno si alternano diverse comunità vegetali dalle più pioniere delle sabbie, alle fitocenosi delle dune mobili fino alla vegetazione di ripa, sommersa o natante delle acque salmastre retrodunali. A testimonianza dell'elevata eterogeneità di habitat si noti che alcuni Autori hanno rilevato nel sito complessivamente poco meno di una ventina di associazioni vegetali inquadrate in otto classi fitosociologiche.

VALUTATO Che

-dall'esame della documentazione prodotta, valutati gli impatti potenziali sulla flora, sulla fauna ed avifauna e più in generale sul complessivo sistema ambientale del sito sensibile, la realizzazione della ciclovia non è di per sé incompatibile con gli obiettivi di conservazione della ZSC in esame, per come si evince dallo studio di incidenza;

- in linea generale, non emergono incidenze significative e negative sulla conservazione delle specie e degli habitat di interesse comunitario come previsto dalla Direttiva 92/43/CEE. Le potenziali incidenze significative sono legate al periodo e stagione di esecuzione delle attività d'impianto con riferimento ai cicli biologici delle specie di flora e fauna selvatiche;

-il tracciato della ciclovia TRONCO 3 è stato scelto in modo da minimizzare l'impatto su habitat sensibili e specie protette;

-le opere progettate non vanno ad alterare alcun habitat presente nella ZSC, mentre avranno un effetto positivo nella valorizzazione del territorio e delle peculiarità della zona tutelata;

-l'intervento proposto non prevede l'impiego di sostanze inquinanti pericolose per le acque superficiali e/o sotterranee e l'immissione di rifiuti dannosi solidi e liquidi, nonché lo smaltimento nel terreno o in acqua.

-gli impatti sulle componenti biotiche e abiotiche, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio, risultano reversibili nel tempo e nell'intensità, e non risultano in contrasto con gli obiettivi di conservazione della ZSC.

CONSIDERATO CHE l'attività della STV si articola nell'attività (endoprocedimentale) di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito da parte dei Componenti tecnici (anche tramite acquisizione e valutazione di tutta la documentazione presentata, ivi comprese le osservazioni, obiezioni, e suggerimenti inoltrati con riferimento alle fasi di consultazione previste in relazione al singolo procedimento) e nella successiva attività di valutazione di chiusura, in unica seduta plenaria;

ATTESO CHE, per tutto quanto sopra rappresentato, i Componenti tecnici della Struttura Tecnica di Valutazione danno atto di avere esaminato la documentazione presentata e di aver espletato, congiuntamente, in relazione agli aspetti di competenza, l'attività di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito, per il progetto di cui in oggetto di cui in oggetto

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Struttura Tecnica di Valutazione Ambientale

nell'attività di valutazione in seduta plenaria - richiamata la narrativa che precede come parte integrante e sostanziale del presente atto - sulla scorta della predetta attività di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito e per effetto della medesima, in relazione agli aspetti di specifica competenza ambientale - fatti salvi i diritti di terzi, la veridicità dei dati riportati da parte del proponente e/o del responsabile del progetto e dei tecnici progettisti/esperti e altri vincoli non

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025

conosciuti di qualsiasi natura esistenti sull'area oggetto di intervento – esprime **parere favorevole di Valutazione di Incidenza Appropriata** per il progetto di cui all'oggetto nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- *di eseguire, fedelmente, quanto riportato negli elaborati di progetto, caricati sul SUAP;*
- durante la fase di cantiere per la realizzazione della ciclovia, siano adottati tutti gli accorgimenti tecnici e organizzativi, nonché di scelta del periodo di esecuzione dei lavori, tali da non arrecare alcuna perturbazione alle specie di fauna selvatica, in particolare di avifauna, che possano perturbare gli elementi fisici o biologici essenziali alla loro vita e riproduzione;
- effettuare i lavori prevalentemente durante il periodo diurno;
- stabilire chiaramente i percorsi consentiti e istallare barriere naturali o artificiali per evitare l'accesso in zone sensibili della ZSC;
- istituire un sistema di monitoraggio per verificare l'efficacia delle misure di mitigazione e apportare eventuali correzioni.
- organizzare campagne di sensibilizzazione per informare i ciclisti sull'importanza di rispettare l'ambiente e le regole della ZSC.

Per quanto non espressamente indicato nel presente atto valgono, in ogni caso, le vigenti disposizioni normative in materia ambientale.

Ove si rendesse necessaria variante sostanziale in corso d'opera, il Proponente deve chiederne la preventiva valutazione ai fini della compatibilità con il presente provvedimento.

Il presente atto attiene esclusivamente alla valutazione di incidenza relativa ai lavori da doversi effettuare e non ancora realizzati, esulando da qualsiasi altra procedura, quali titoli abilitativi relativi a sanatorie, cambio di destinazione d'uso o altri provvedimenti di ambito urbanistico-edilizio di competenza di altri uffici e/o enti.

Per la migliore tutela dell'interesse pubblico, anche per gli aspetti non strettamente connessi alla specifica competenza ambientale, il presente atto resta subordinato, altresì, all'acquisizione di tutti i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni, gli atti di assenso comunque denominati prescritti dalle vigenti normative, specificatamente quelli necessari di natura paesaggistica, urbanistica, sismica, geologica ed idrogeologica/idraulica.

Qualunque difformità e/o dichiarazione mendace nella documentazione tecnica/amministrativa/progettuale presentata, da parte del proponente e/o del responsabile del progetto e dei tecnici progettisti/esperti (che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza) e, altresì, la violazione delle prescrizioni impartite (per la fase esecutiva), inficiano la validità del presente atto.

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025
Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 42356 del 22/01/2025

Oggetto: Progetto "*Riqualifica ambientale della fascia nord dell'aeroporto con realizzazione di pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della vela) e del lago La Vota*".

Proponente: Società Aeroportuale Calabrese -SPA (S.A.CAL.S.P.A.)

ZSC IT 9330087"Laghi la Vota"

Suap_167 CZ

Procedura di Valutazione di Incidenza Appropriata DPR 357/1997 e s.m.i. DGR n. 65/2022.

LA STV

Componenti Tecnici			
1	**Componente tecnico *(Dott.)***	***Antonio LAROSA***	
2	**Componente tecnico *(Dott.ssa)***	***Rossella DEFINA***	
3	**Componente tecnico (Dott.)**	***Simon Luca BASILE***	
4	**Componente tecnico *(Dott.)***	***Raffaele PAONE (*)***	
5	**Componente tecnico *(Dott.)***	***Nicola CASERTA***	***Assente***
6	**Componente tecnico *(Dott.ssa)***	***Paola FOLINO***	
7	**Componente tecnico (Dott.ssa)**	***Maria Rosaria PINTIMALLI***	
8	**Componente tecnico *(Ing.)***	***Francesco SOLLAZZO***	***Assente***
9	**Componente tecnico *(Dott.)***	***Antonino Giuseppe VOTANO***	***Assente***
10	**Componente tecnico *(Ing.)***	***Costantino GAMBARDELLA***	
11	**Componente tecnico *(Geom. - Rappr. A.R.P.A.CAL)***	***Angelo Antonio CORAPI***	
12	**Componente tecnico (Dott.ssa)**	***Annamaria COREA***	
13	**Componente tecnico (Ing.)**	***Giovanna PETRUNGARO***	

(*) Relatore/Istruttore/ Coordinatore

Il Vicepresidente
Dott. Giovanni Aramini

Il Presidente
Ing. Salvatore Siviglia

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025

Oggetto: SUAP: Sportello Ambiente Regionale - ambito di CZ - Comunicazione - pratica num. 167 del 28-11-2024
Mittente: valutazioniambientali.ambienteterritorio@pec.regione.calabria.it
Data: 28/01/2025, 12:47
A: sacalspa@legalmail.it

DA: **Sportello Ambiente Regionale - ambito di CZ**
A: SOCIETA' AEROPORTUALE CALABRESE - S.P.A. (S.A.CAL. S.P.A.)
OGGETTO: SUAP: Sportello Ambiente Regionale - ambito di CZ - 01764970792 01764970792 - SOCIETA' AEROPORTUALE CALABRESE - S.P.A. (S.A.CAL. S.P.A.)
Pratica: 01764970792-28112024-1735.SUAP
Protocollo: numero 749207 del 28-11-2024
La pratica è corredata del **Provvedimento Finale**.

Allegati:

SACAL_DDG_916_del_24-01-2025.pdf	1,1 MB
SUAP-ricevuta.xml	21,4 kB

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 76659 del 05/02/2025

Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU

FSC Fondo per lo Sviluppo e la Coesione

REGIONE CALABRIA

INVITALIA

SACAL Società Aeroportuale Calabrese

ENAC Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Comune di Lamezia Terme

Comune di Gizzeria

Agenzia per la Coesione Territoriale

Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministro per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione e il PNRR

MINISTERO DELL'INTERNO

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

MEF Ministero dell'Economia e delle Finanze

Mims Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

MINISTERO DEL TURISMO REPUBBLICA ITALIANA

SACAL

Società Aeroportuale Calabrese
Crotone, Lamezia Terme, Reggio Calabria

A.U. - Accountable Manager: Marco FRANCHINI
Post Holder Progettazione : ing. Stefania RAIMONDO
Post Holder Manutenzione: ing. Filippo MALAFARINA
Post Holder Terminal: dott.ssa Sabrina MILETO
RUP: Ing. Matteo MASTROIANNI
RSPP SACAL - EX D.LGS 81/08 :dott. Cristian RASO

RIQUALIFICA AMBIENTALE DELLA FASCIA NORD DELL'AEROPORTO CON REALIZZAZIONE DI PISTA CICLABILE PER LA VALORIZZAZIONE ECOSOSTENIBILE DELLA FASCIA COSTIERA (POLO DELLA VELA) E DEL LAGO LA VOTA

CIG: A0159668F5 CUP: H81D2200009002

Ambito di intervento: Trasporti e mobilità sostenibili – Fondi CIS scheda L05

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

ALLEGATI VIncA - Relazione Tecnica

PROGETTISTI:

Mandataria

HYpro srl

Mandanti

CORFONE + PARTNERS studios for urban architecture
Ph.D. Arch. Cesare CORFONE

SGMadeo
Archeol. Simone Giosuè MADEO

TEAM DI LAVORO

Responsabile progettazione opere infrastrutturali V.02: **Ing. Michele SISINNO**

Responsabile progettazione opere strutturali S.04 - Resp.ITACA: **Ing. Maurizio CARUSO**

Responsabile progettazione opere impiantistiche IB.04: **Ing. Raffaele CIARDULLO**

Responsabile progettazione interventi naturalistici e paesaggistici P.01: **Arch. Cesare CORFONE**

Responsabile progettazione edile E.19 e E.20: **Arch. Cesare CORFONE**

Archeologo: **Archeol. Simone Giosuè MADEO**

Geologo: **Geol. Giuseppe CERCHIARO**

Direttore operativo Geologia: **Geol. Giovanni DE FAZIO**

Coordinatore per la sicurezza in fase di Progettazione:
Ing. Roberto NUCCI

Progettista e responsabile integrazioni e prestazioni specialistiche:
Ing. Daniele NUCCI

ORDINE INGEGNERI COSENZA
Ingegnere
DANIELE NUCCI
Laurea Specialistica
Sezione: A n. 6183
Settore Civile Ambientale

COMMITTENTE

S.A.CAL. S.p.A
Società Aeroportuale Calabrese
Via Aeroporto - 88046 Lamezia terme(CZ) ITALIA
Tel +39 0968-414212

PH Progettazione

Ing. Stefania RAIMONDO

PH Manutenzione

Ing. Filippo MALAFARINA

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

Ing. Matteo MASTROIANNI

Approvazione ENAC

Approvazione ENTI

CODICE ELABORATO: Allegato 7

SCALA: -

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
00	Novembre 2024	PRIMA EMISSIONE	D.Nucci	D.Nucci	D.Nucci
00	Dicembre 2024	SECONDA EMISSIONE	D.Nucci	C.Corfone	D.Nucci

INDICE DELLA RELAZIONE DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA CICLABILE NELL'AREA DELLA ZSC "LAGO LA VOTA" (IT9330087).

1 – PREMESSA DI SINTESI PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA CICLABILE NELL'AREA ZSC "LAGO LA VOTA" E DESCRIZIONE DEL MASTERPLAN DEGLI INTERVENTI.

1A. PREMESSA ALLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

2B. DESCRIZIONE SINTETICA MASTERPLAN GENERALE DEGLI INTERVENTI

2 – OPERE PRINCIPALI PREVISTE NEL COMUNE DI GIZZERIA: IL TRONCO N.3 DELLA PISTA CICLABILE

2A. BIKE SHARING SUL LUNGOMARE DI GIZZERIA

2B. PISTA CICLABILE IN AREA URBANIZZATA

2C. PISTA CICLABILE IN AREA NATURALISTICA

2.D ATTRAVERSAMENTO DEL TORRENTE CASALE

2.E RIFORESTAZIONE E PIANTUMAZIONE

3 – CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI IN AREA PROTETTA

4 – HABITAT PRESENTI IN AREA PROTETTA

4 – VALUTAZIONE DI INCIDENZA

5 – MISURE DI MITIGAZIONE

7 – CONCLUSIONI

8 – RIFERIMENTI NORMATIVI

1 PREMESSA DI SINTESI PER LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA CICLABILE NELL'AREA ZSC "LAGO LA VOTA" E DESCRIZIONE DEL MASTERPLAN DEGLI INTERVENTI.

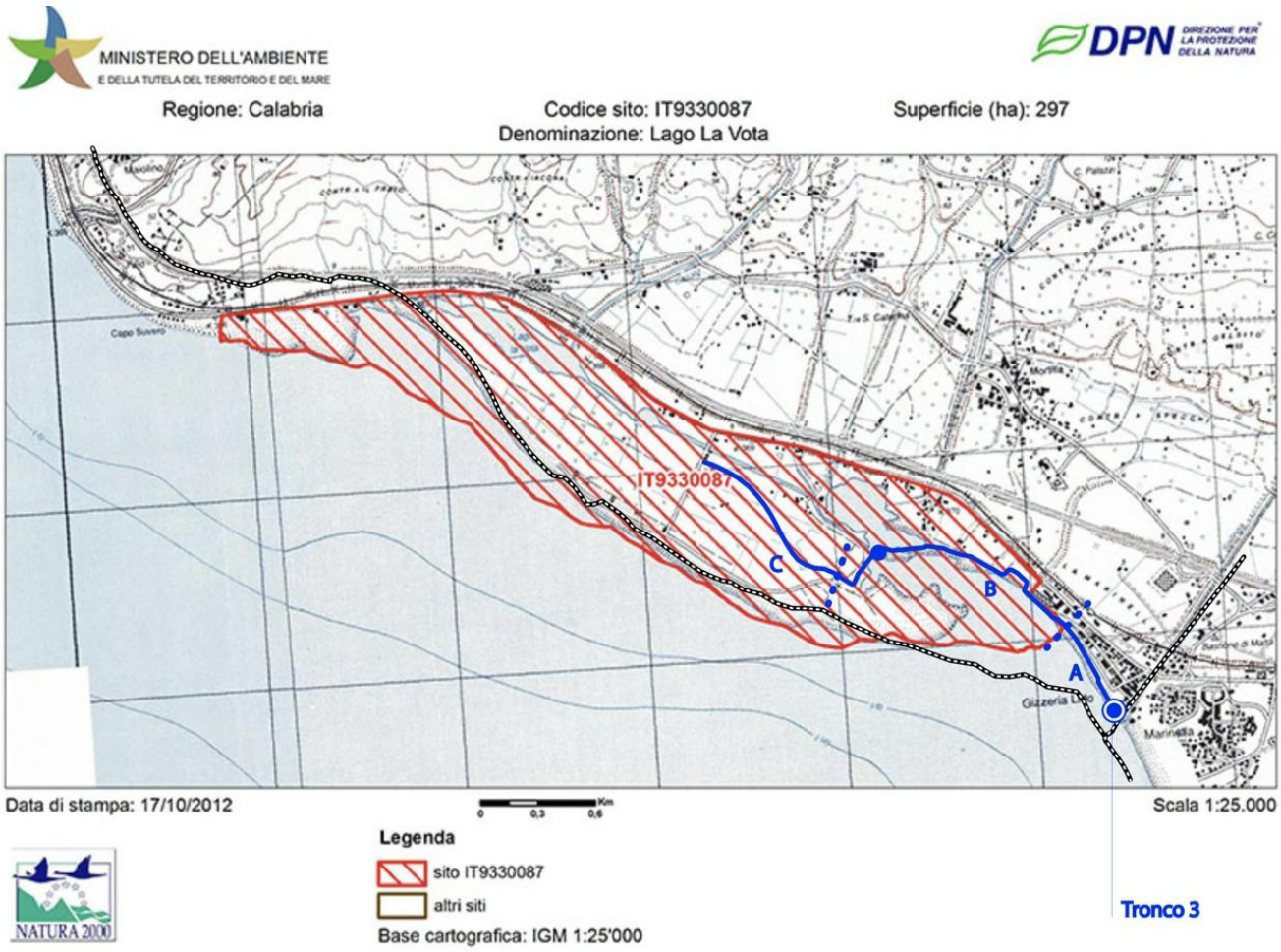
1.A PREMESSA ALLA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

L'intervento del presente progetto rientra negli accordi del Contratto Istituzionale di Sviluppo (di seguito, CIS), che destina le risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione assegnate dal CIPE. In particolare il Contratto Istituzionale di Sviluppo, denominato "CIS VOLARE", sottoscritto in data 3 ottobre 2022 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, il Ministro del Turismo, il Ministero della Transizione Ecologica, il Ministero dell'Interno, la Regione Calabria, ENAC, la S.A.CAL S.p.A. (Soggetto Attuatore degli interventi), e l'Agenzia nazionale per l'attrazione e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Invitalia, Soggetto Attuatore del CIS - Centrale di committenza). Il progetto denominato "**Riqualifica ambientale della fascia nord dell'aeroporto con realizzazione di pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della vela) e del lago La Vota"** è da realizzare presso l'aeroporto di Lamezia Terme e che coinvolge le aree di proprietà del Comune di Gizzeria e le aree appartenenti al Comune di Lamezia Terme nel sedime aeroportuale. In ragione del suesposto accordo con lo scopo di realizzare l'intervento è stato redatto il

Inquadramento geografico area di Gizzeria Lido che ospiterà l'intervento

Il Documento di Indirizzo della Progettazione (D.I.P.) contenente le linee guida per la presente progettazione che oltre ad interessare alcuni interventi da realizzare all'interno del sedime aeroportuale mira anche al progetto di un collegamento "green" con pista ciclabile che collega l'aeroporto con la città di Lamezia Terme e la fascia costiera mare (mar Tirreno) e che interessano le aree di proprietà dei comuni di Lamezia Terme e Gizzeria. L'obbiettivo è quella di realizzare un percorso da e per l'aeroporto che interessa e valorizza sia le aree naturalistiche in corrispondenza dell'argine del Torrente Cantagalli, sia la fascia di un tratto di costa tirrenica, **in un'oasi naturalistica protetta di cui la presente <u>VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA CICLABILE NELL'AREA DELA ZSC "LAGO LA VOTA" (IT199330087).</u>**

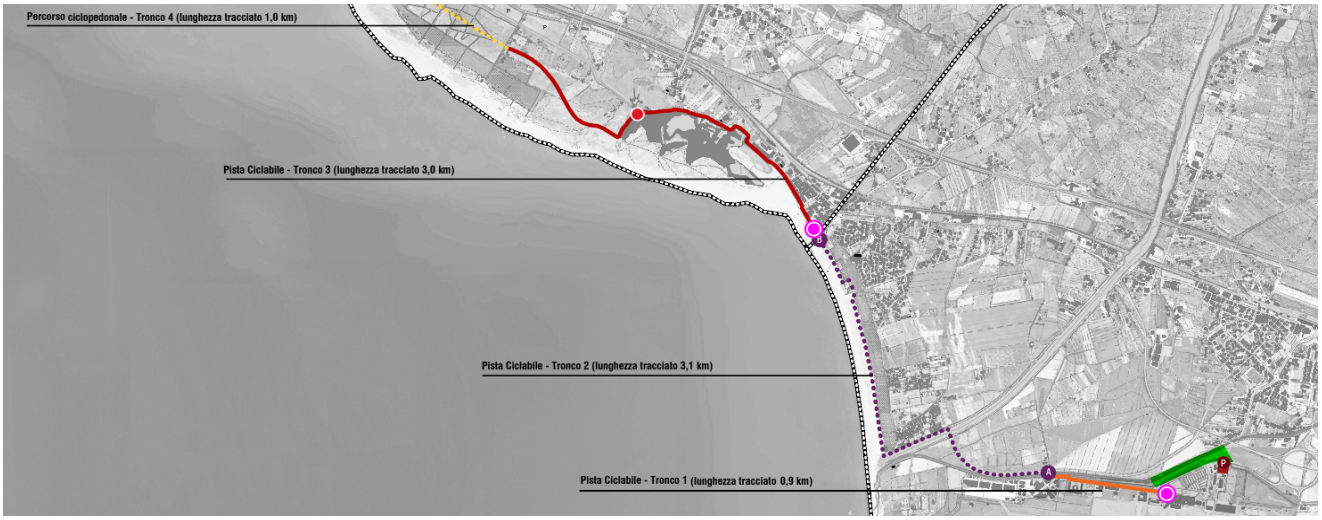
Il progetto, prevede principalmente, la realizzazione di una pista ciclabile che coinvolge l'area del sedime aeroportuale e i Comuni di Lamezia Terme e Gizzeria, mirando ad un collegamento "*green*" tra aeroporto - stazione ferroviaria e la fascia costiera fino a raggiungere l'area naturalistica SIC dei laghi "*La Vota*" di Gizzeria, dove è presente anche un polo per attività sportive velistiche, come windsurf e kitesurf. Si riporta di seguito l'immagine di inquadramento topografico del sito ZSC IT 9330087.



Il tracciato del Tronco n.3 (blu) sull'Inquadramento topografico (nero) della ZSC IT9310087 "Laghi La Vota" (rosso)

1.B DESCRIZIONE SINTETICA DEL MASTERPLAN GENERALE DEGLI INTERVENTI

Il Masterplan prevede un collegamento di interesse strategico e turistico, che hanno portato all'elaborazione di un protocollo d'intesa tra la Regione Calabria, S.A.CAL. S.p.A. e i Comuni di Lamezia Terme e Gizzeria. L'intento del Masterplan degli interventi è quello di mettere a sistema gli obiettivi CIS VOLARE L05 in concerto agli interventi in corso di pianificazione e realizzazione che fanno capo alle amministrazioni comunali di Gizzeria e Lamezia Terme. La pista ciclabile tra Lamezia Terme e Gizzeria rappresenta un esempio significativo di come infrastrutture dedicate possano promuovere la valorizzazione ecosostenibile delle aree costiere e naturali. Essa è l'elemento centrale del Masterplan, collegando l'Aeroporto di Lamezia Terme con il comune di Gizzeria.



Masterplan delle opere in progetto

Legenda del Masterplan

Il progetto di Masterplan nel suo complesso ha un alto valore ambientale, in quanto prevede di riqualificare aree non valorizzate tramite il miglioramento e la pianificazione innovativa della fruizione, promuovendo l'uso di mezzi ecosostenibili e materiali di costruzione a ridotto impatto ambientale-emissivo con alto contenuto di materiale riciclato e riciclabile per le pavimentazioni cosiddette ecosostenibili, applicabili sia in ambiti naturali, sia in ambiti urbani.

Il percorso della Pista Ciclabile si articola in quattro tronchi principali interconnessi e gestiti da diversi enti, tra cui SACAL, il Comune di Lamezia Terme e il Comune di Gizzeria.

Questi quattro tronchi si estendono per un totale di circa 8,5 km. Ogni tronco ha come punto di partenza una stazione di bike sharing, elemento nodale e strategico della pista ciclabile, i tronchi sono i seguenti (di cui il tronco N. 3 è oggetto della presente valutazione di incidenza ambientale):

1. PISTA CICLABILE TRONCO 1
   Pista ciclabile di competenza Sacal nel Comune di Lamezia Terme

2. PISTA CICLABILE - TRONCO 2
   Pista ciclabile di competenza del Comune di Lamezia Terme

3. **PISTA CICLABILE - TRONCO 3 (INTERVENTO CIS L05)**
   Pista ciclabile di competenza Sacal nel Comune di Gizzeria

4. PERCORSO CICLOPEDONALE - TRONCO 4
   Percorso ciclopedonale Parco naturalistico di competenza del Comune di Gizzeria

IL TRONCO N.3 DELLA PISTA CICLABILE PREVISTA NEL MASTERPLAN È OGGETTO DELLA PRESENTE VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE.

I lavori previsti su tale tronco sono descritti dettagliatamente nel successivo capitolo della presente relazione di valutazione di incidenza ambientale e sono stati così suddivisi:

2A. BIKE SHARING SUL LUNGOMARE DI GIZZERIA

2B. PISTA CICLABILE IN AREA URBANIZZATA

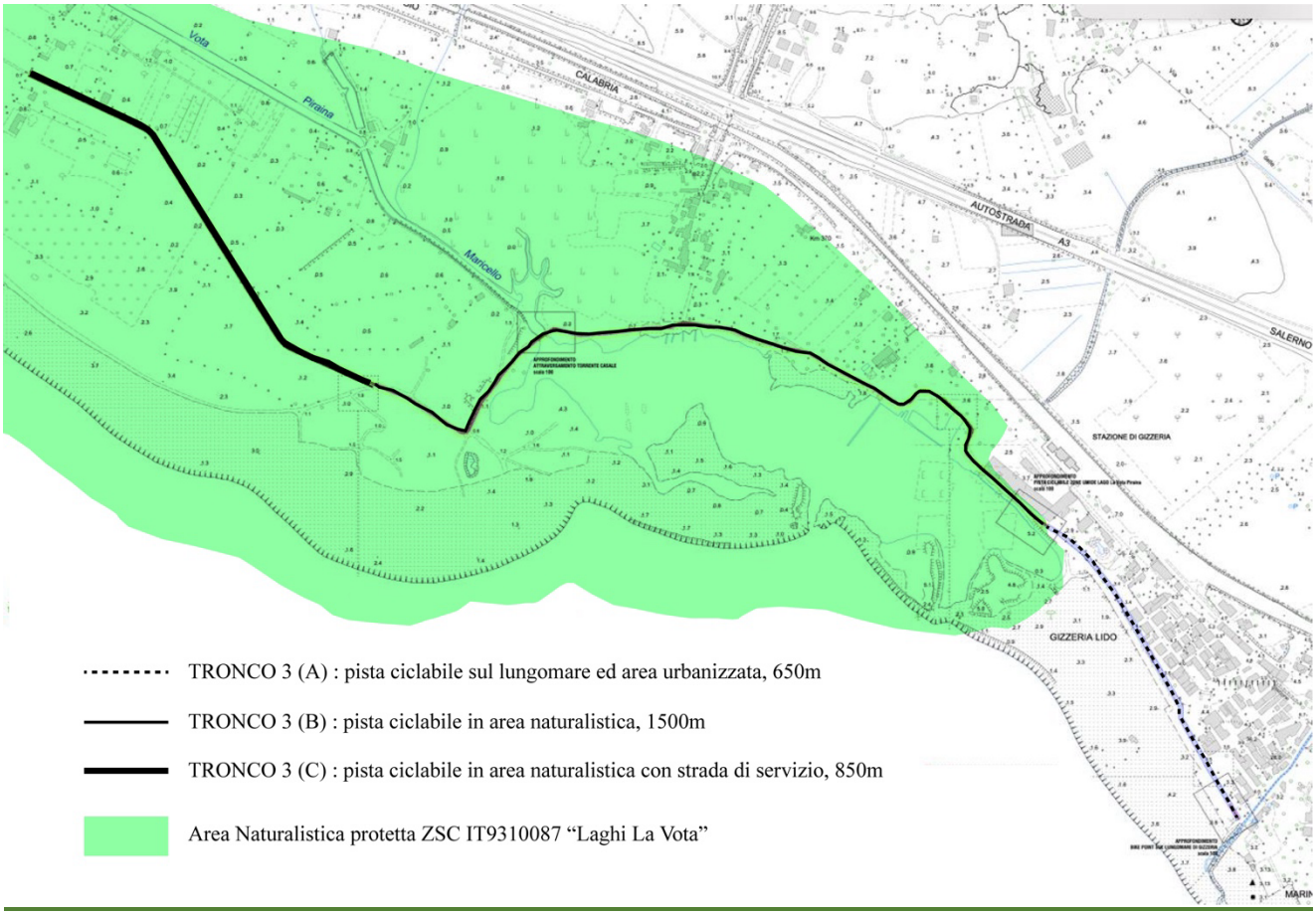
2C. PISTA CICLABILE IN AREA NATURALISTICA

2.D ATTRAVERSAMENTO DEL TORRENTE CASALE

2.E RIFORESTAZIONE E PIANTUMAZIONE

2 OPERE PRINCIPALI PREVISTE NEL COMUNE DI GIZZERIA: IL TRONCO N.3 DELLA PISTA CICLABILE

Il TRONCO 3 della pista ciclabile prevista nel masterplan, di una lunghezza di circa 3 km è oggetto della presente valutazione di incidenza ambientale, previsto in tre sezioni tipologiche, come meglio descritto di seguito. Tale tronco inizia con un Bike Sharing nei pressi del Torrente Spilinga (nodo conclusivo del tronco n.2), costeggia il lungomare Cristoforo Colombo in area urbanizzata, attraversa le aree umide mediante un ponte in legno lamellare sul Torrente Casale e prosegue costeggiando il lago La Vota Piraina utilizzando tracciati di terra battuta esistenti, per connettersi al tronco n.4 all'ingresso del parco naturalistico in corso di realizzazione.



Tronco 3 della Pista Ciclabile: approfondimento specifico

Per semplicità di narrazione, seppur interconnessi tra loro, i lavori previsti nel tronco n.3 sono stati descritti come segue:

2A. BIKE SHARING SUL LUNGOMARE DI GIZZERIA

2B. PISTA CICLABILE IN AREA URBANIZZATA

2C. PISTA CICLABILE IN AREA NATURALISTICA

2.D ATTRAVERSAMENTO DEL TORRENTE CASALE

2.E RIFORESTAZIONE E PIANTUMAZIONE

2.A BIKE SHARING NEL COMUNE DI GIZZERIA

Il progetto previsto per il Lungomare Cristoforo Colombo prevede la realizzazione di un Bike Sharing come indicato nel programma "CIS VOLARE – SCHEDA L5", a cui si collega la pista ciclabile potenziata di una corsia aggiuntiva. Questo nuovo punto di servizio sarà situato all'inizio della Promenade pedonale, sulla testata sud-est del Lungomare. La posizione scelta per il Bike Sharing rappresenta un collegamento strategico tra il percorso ciclabile progettato dal comune di Lamezia Terme e quello previsto dalla committenza SACAL nel comune di Gizzeria, migliorando così l'interconnessione e la fruibilità delle aree ciclabili a scala inter-comunale ma anche regionale.

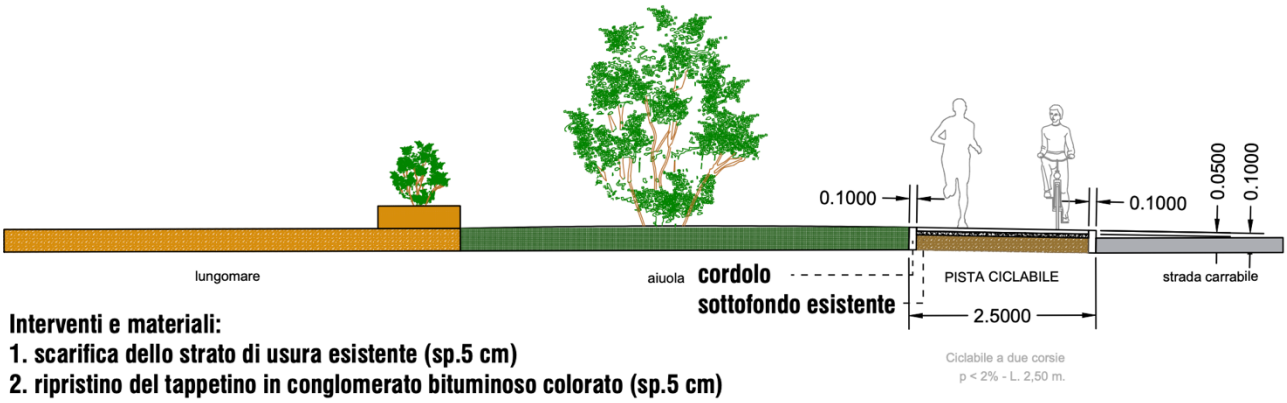
La struttura si colloca direttamente a ridosso tra lungomare e superficie sabbiosa ricoprendo un'area semi-trapezioidale di circa 306 mq, le cui dimensioni sono indicativamente di 18 x17 m. Il Bike Sharing, nell'ottica della riconoscibilità di un intervento progettuale integrato, presenta le stesse caratteristiche architettoniche e tecniche di quello previsto per l'Aeroporto. In particolare, la superficie coperta in pianta è di circa 81 mq, il fronte d'ingresso è parallelo alle percorrenze carrabili e ciclo-pedonali; il design architettonico dal layout modulare è composto da sei telai in legno.

La suddivisione funzionale dell'immobile si caratterizza per un vano centrale accessibile e coperto di 47 mq, due bagni di servizio accessibili anche alle persone con disabilità di 7 mq l'uno e due vani tecnici accessori per attrezzature e impiantistica varia di 5 mq. Lo Scheletro Strutturale è realizzato con travi curve in legno lamellare, travetti in legno e tavolato in legno, su cui si poggia la copertura curvilinea in lamiera grecata. La Fondazione, specifica per i terreni sabbiosi, è del tipo a platea fornisce la base solida per la struttura su cui si realizzata una pavimentazione in legno, direttamente connessa con quella della passeggiata esistente.

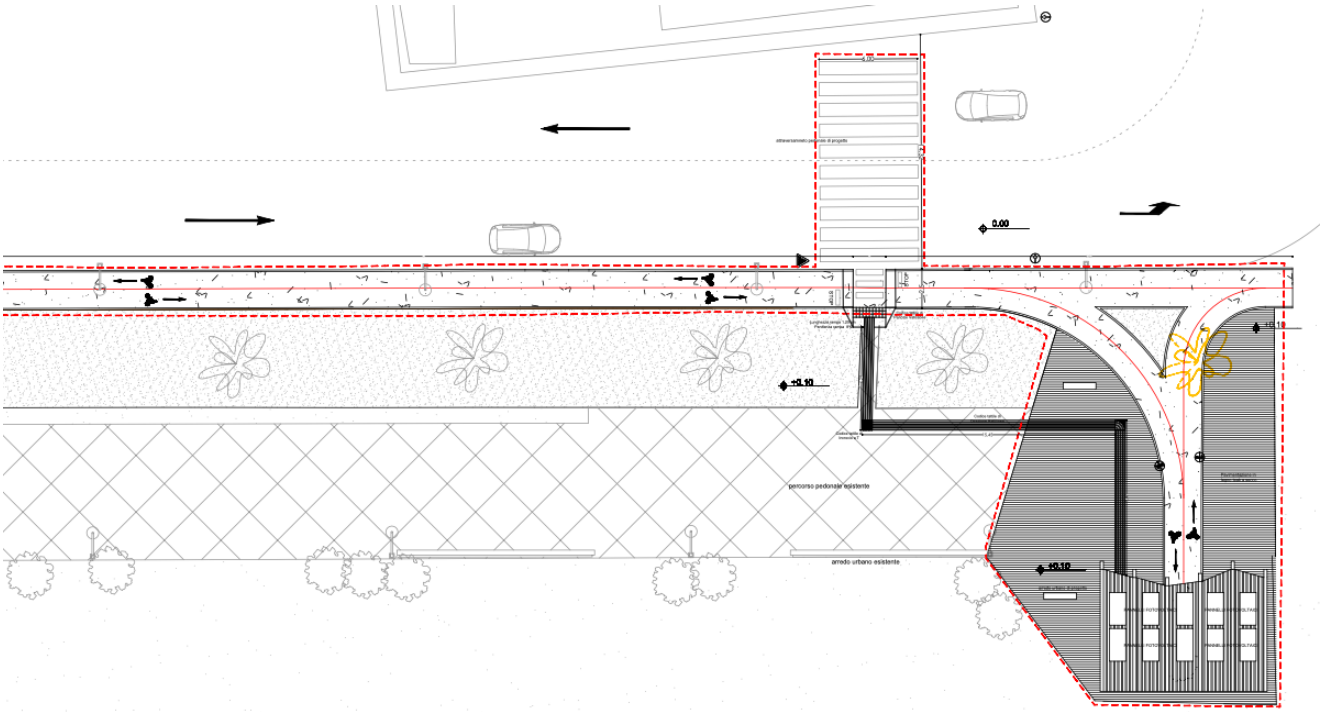
Il Bike Sharing sul lungomare di Gizzeria

2.A PISTA CICLABILE IN AREA URBANIZZATA

Il tratto di pista che insiste sul Lungomare di Gizzeria lido si estende per una distanza di circa 650 m. In quest'area è presente un tracciato già realizzato posizionato tra la strada carrabile e le aiuole che insieme al percorso pedonale costituisce il corpo del lungomare. Le dimensioni della sezione del tracciato sono leggermente variabili tra i 2.2 m e 2.5m, configurandosi come minime per la percorrenza ciclabile nel doppio senso di marcia ma comunque accettabili trattandosi di tratti brevi. Le operazioni previste sono semplicemente quelle di scarifica dello strato di usura esistente per uno spessore di 5 cm e quelle di ripristino del tappetino con le stesse dimensioni.



Sezione tipologica pista ciclabile su area urbanizzata del lungomare di Gizzeria

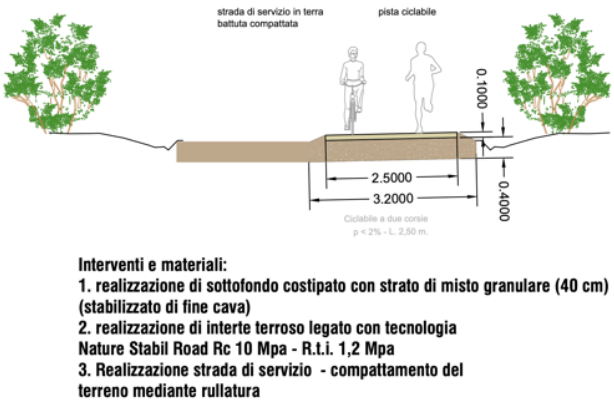


Planimetria di dettaglio della pista ciclabile e del bike sharing su area urbanizzata del lungomare di Gizzeria

2.B PISTA CICLABILE IN AREA NATURALISTICA

Il tratto di pista che insiste sul Lungomare di Gizzeria lido si estende per una lunghezza di circa 2350 metri di cui per 850 accompagnata sa un viale di servizio in terra battuta. Il tratto di maggiore interesse dal punto di vista ambientale e paesaggistico è sicuramente quello che dal lungomare di Gizzeria collega alla pineta nei pressi della zona protetta dei Laghi La Vota. Il tracciato, costeggiando l'ex porticciolo turistico, ormai in disuso ed insabbiato nel suo sbocco a mare, attraversa un'area paludosa dove il torrente Casale sfocia nel bacino che precedentemente era collegato direttamente al mare. Tale criticità sarà superata con la realizzazione di una passerella pedonale di 30 m, con sovrastruttura costituita da travi in legno lamellare, soletta prefabbricata in c.a. e strato finale composto dal pacchetto utilizzato per il resto della pista e poggiante su due spalle sempre in c.a. poggianti su pali profondi. Per collegare l'estradosso del ponte al resto del tracciato saranno realizzati ai lati due rilevati con struttura in gabbioni.

Sezione tipologica della pista ciclabile in area naturalistica



Sezione tipologica della pista ciclabile in area naturalistica accompagnata da viale di servizio

Particolare attenzione, seguendo le prescrizioni degli enti consultati preventivamente, è stata riferita alla composizione stratigrafica e materica della pista ciclabile. Nello specifico **sarà utilizzato un legante consolidante ecocompatibile per la stabilizzazione di terreni o misti stabilizzati di cava con presenza di argilla, limi, humus.** Si tratta di un premiscelato ecocompatibile, specifico per gli interventi di stabilizzazione di inerti granulari naturali, costituito da leganti-consolidanti a base di calci idrauliche e ossidi inorganici ed additivi ad azione inertizzante delle pellicole organiche che circondano le particelle di terreno. Quest'ultime, vengono convertite in sostanze colloidali che contribuiscono alla coesione del conglomerato di base, nonché al miglioramento dell'efficienza e delle prestazioni meccaniche della pavimentazione finita. Lo speciale mix, costituito da materie prime di altissima qualità, accuratamente selezionate e miscelate, in cui sarà certificata l'assenza di radioattività e la non additivazione in fase di produzione con materie seconde provenienti da scarti di altre lavorazioni industriali, consente di legarsi a terre di diverse classi di appartenenza e di apportare un sensibile incremento dei requisiti meccanico-prestazionali dei materiali trattati, durabilità e resistenza ai cicli di gelo/disgelo, mantenendone pressoché inalterato l'aspetto estetico originale, assicurando quindi il più basso impatto ambientale possibile.

I vantaggi di tale soluzione sono: Non vi è alcun rilascio di sostanze nocive nel terreno; È riciclabile; È classificabile a rifiuto non pericoloso; Utilizzabile in aree archeologiche in quanto non vi è alcun rilascio di sostanze ritenute aggressive per malte e intonaci; inoltre:

- sono a base di ossidi e sali inorganici in grado di legare le particelle di terreno incrementando le prestazioni meccaniche della miscela e, se presenti, inertizzare le pellicole organiche convertendole in sostanze colloidali che incrementano notevolmente la coesione;

- non vi è rilascio di alcuna sostanza inquinante nell'ambiente in quanto prive di additivazioni ed aggiunte di sostanze e materiali provenienti da scarti di altre lavorazioni industriali; sono prive di resine, bitumi e derivati da idrocarburi; inoltre, risultano prive di microfibre sintetiche in polipropilene, materie plastiche di sintesi ottenuta da frazioni di petrolio, che non darebbero alcun contributo in termini di duttilità in quanto non strutturali;

- sono state utilizzate per realizzare pavimentazioni ecocompatibili che hanno ottenuto la certificazione LEED rilasciata da Green Building Council Italia;

- possono essere utilizzate senza limitazioni anche in zone soggette a vincoli e/o limitazioni all'uso di materiali che non posseggono requisiti di ecocompatibilità (zone SIC, ZPS, ZSC) e in aree archeologiche.

La pista ciclabile in Area Naturalistica con strada di servizio in terra battuta è un tratto di pista che presenta le stesse caratteristiche stratigrafiche della tipologia B, a cui si aggiunge un tracciato in terra battuta compattata a servizio della ciclabile. Alberature laterali proteggono questo tracciato sino all'ingresso del parco naturalistico.

Simulazioni fotografica (ante e post) del Tronco 3 della Pista Ciclabile in area protetta nel Comune di Gizzeria

Il progetto, ove possibile e nelle modalità non preventivamente escluse dagli enti consultati, prevede anche sistemi di illuminazione dei camminamenti con metodologie di approvvigionamento ecocompatibili. Le modalità e le tipologie di illuminazione saranno definite in coerenza con il piano di gestione dell'area e le relative misure di conservazione, secondo le modalità adottate nelle aree naturali protette, in ottemperanza alle eventuali ulteriori indicazioni che saranno impartite dalla struttura tecnica di valutazione.

In determinati punti, una staccionata in legno delimiterà l'accesso alla pista per le auto e gli altri mezzi non autorizzati. Con questa tecnologia si realizzano strade e pavimentazioni in terra stabilizzata, utilizzando gli aggregati terrosi di cava reperibili nella zona, mantenendo in questo modo inalterate le cromie naturali locali. Proprio in conseguenza all'origine naturale dei materiali utilizzati, la superficie della realizzazione finita potrà presentare lievi variazioni cromatiche e/o granulometriche, caratteristica che avvicina ancora di più questo tipo di pavimentazioni alla tradizionale "terra battuta".

A differenza di queste, però, le pavimentazioni stradali realizzate con questa tecnologia appariranno prive di buche e di fango e non produrranno polvere al passaggio di automezzi, evitando, in questo modo, fastidiosi inconvenienti causati dalle superfici irregolari. Le strade così realizzate saranno permanentemente permeabili, avranno una indiscutibile valenza ecologica e paesaggistica e saranno perfettamente riciclabili al termine della loro vita utile.

La loro durabilità, la resistenza al gelo e la permeabilità saranno dipendenti fondamentalmente dalla tipologia del terreno trattato, in considerazione della destinazione d'uso, e da una corretta esecuzione.

Lo spessore della pavimentazione da realizzarsi dipende, oltre che dalla destinazione d'uso, anche da altri parametri funzionali. Su tutti, le caratteristiche dell'inerte impiegato e la portanza offerta dallo strato di fondazione. Nel caso in oggetto si procederà alla realizzazione di uno strato di sottofondo di 35 cm ed uno strato di usura di 15 cm.

Fasi cantieristiche e realizzative della Pista Ciclabile in area naturalistica

Le fasi realizzative dovranno seguire la seguente sequenza applicativa:

1. Il sottofondo dovrà essere realizzato con uno strato di misto granulare stabilizzato di spessore e compattazione in grado di resistere ai carichi di esercizio previsti per la pavimentazione stradale in terra stabilizzata da realizzare. Dovrà avere uno spessore variabile dai dai 25 ai 40 cm (uso carrabile, anche occasionale). Una volta predisposto ed adeguatamente compattato, il piano di posa della pavimentazione dovrà essere caratterizzato da una portanza, espressa in Modulo di Deformazione (da prova di carico su piastra CNR 146 o prova con piastra dinamica), non inferiore a 80 MPa per pavimentazioni ad uso carrabile, anche occasionale.
2. L'aggregato terroso dovrà essere del tipo "misto granulometricamente stabilizzato" con specifica composizione granulometrica in frazione unica 0/25 mm. La presenza di frazione fine dovrà essere preferibilmente inferiore al 10%. Questa tipologia di aggregato, denominata generalmente "stabilizzato fine di cava", è la medesima utilizzata nelle lavorazioni di preparazione dei sottofondi per pavimentazioni industriali in calcestruzzo o in conglomerato bituminoso; sotto l'azione di un rullo compressore si compatta per riduzione dei vuoti e si lega in modo naturale.
3. Utilizzo del premiscelato ecocompatibile pronto all'uso, specifico per gli interventi di stabilizzazione di inerti granulari naturali. Non è prevista l'aggiunta di altri leganti idraulici. Il dosaggio viene solitamente definito tramite idonea qualifica di laboratorio in base alla destinazione d'uso della pavimentazione.
4. L'impasto preparato dovrà presentarsi con umidità pari o leggermente incrementata rispetto all'ottimale individuata da specifica prova di laboratorio (Proctor modificata ASTM D1557).
5. Per un'eventuale verifica pratica della consistenza e del grado di umidità potrà essere adottato (da personale qualificato) un semplice test manuale, prelevando una manciata di materiale impastato, comprimendola e chiudendo la mano per formare un pugno. Riaprendo il pugno per rilasciare la manciata di impasto, il palmo della mano dovrà rimanere segnato con piccole tracce umide dell'impasto.
6. Al termine delle operazioni di impasto e di verifica della giusta umidità e consistenza dello stesso, si procederà a trasportarlo e trasferirlo, con i mezzi scelti per questa operazione (autocarro con cassone ribaltabile, autobetoniera, pala gommata, ecc..), direttamente nella vibrofinitrice.
7. Approntata la vibrofinitrice, si procederà all'estrusione e al successivo livellamento della miscela sul sottofondo precedentemente predisposto. Le piccole irregolarità planari della superficie realizzata con la vibrofinitrice verranno facilmente compensate mediante l'utilizzo di attrezzi idonei allo scopo: pala manuale, raspa di legno, rastrello, ecc...
8. Una volta effettuata la stesura si procederà alla costipazione della pavimentazione mediante l'utilizzo di adeguati mezzi compattatori. La scelta dell'attrezzatura dipende dalla logistica del cantiere e dalla tipologia di pavimentazione stradale realizzata e dovrà essere protratta fino al raggiungimento di una densità di compattazione consigliata non inferiore al 95% rispetto a quella ottenuta da prove di laboratorio (AASTHO Modificata).
9. Dopo le operazioni di compattazione la pavimentazione non dovrà essere sollecitata o percorsa per almeno 4 - 5 giorni.

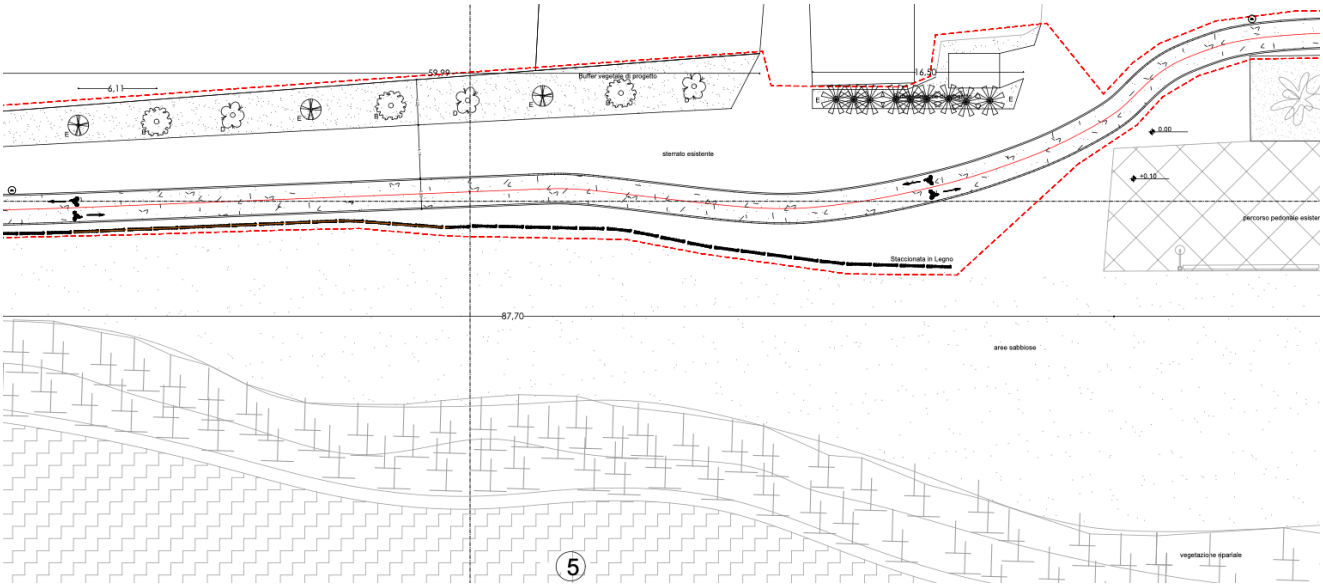
10. In presenza di condizioni termo igrometriche sfavorevoli in grado di innescare una rapida disidratazione della miscela, bloccando, di fatto, la corretta idratazione del legante, è necessario mantenere umida la superficie per almeno 3-4 giorni. L'indice della perdita eccessiva di umidità può rilevarsi visivamente dallo schiarimento della pavimentazione e manualmente dallo spolvero della stessa ottenuto dal passaggio della mano. Per mantenere il corretto grado di umidità si tratta la superficie realizzata con antievaporante, in ragione di 200/250 g/mq, applicando il prodotto con pompa "airless" a bassa pressione.
11. In condizioni climatiche particolarmente gravose si può integrare il trattamento stendendo una copertura in telo protettivo, solitamente un tessuto-non tessuto e alla bagnatura dello stesso (limitandone la frequenza ad 1-2 operazioni quotidiane).

Con la tecnologia appena descritta si realizzano strade e pavimentazioni in terra stabilizzata, utilizzando gli aggregati terrosi di cava reperibili nella zona, mantenendo in questo modo inalterate le cromie naturali locali. Proprio in conseguenza all'origine naturale dei materiali utilizzati, la superficie della realizzazione finita potrà presentare lievi variazioni cromatiche e/o granulometriche, caratteristica che avvicina ancora di più questo tipo di pavimentazioni alla tradizionale "terra battuta".

A differenza di queste, però, le pavimentazioni stradali realizzate con questa tecnologia appariranno prive di buche e di fango e non produrranno polvere al passaggio di automezzi, evitando, in questo modo, fastidiosi inconvenienti causati dalle superfici irregolari. Le strade così realizzate saranno permanentemente permeabili, avranno una indiscutibile valenza ecologica e paesaggistica e saranno perfettamente riciclabili al termine della loro vita utile.

La loro durabilità, la resistenza al gelo e la permeabilità saranno dipendenti fondamentalmente dalla tipologia del terreno trattato, in considerazione della destinazione d'uso, e da una corretta esecuzione.

Lo spessore della pavimentazione da realizzarsi dipende, oltre che dalla destinazione d'uso, anche da altri parametri funzionali. Su tutti, le caratteristiche dell'inerte impiegato e la portanza offerta dallo strato di fondazione. Nel caso in oggetto si procederà alla realizzazione di uno strato di sottofondo di 35 cm ed uno strato di usura di 15 cm.

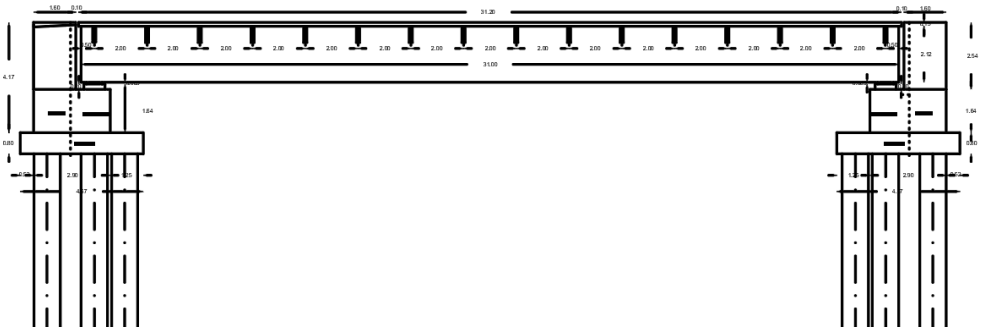


Planimetria di dettaglio della pista ciclabile e del bike sharing su area naturalisrtica

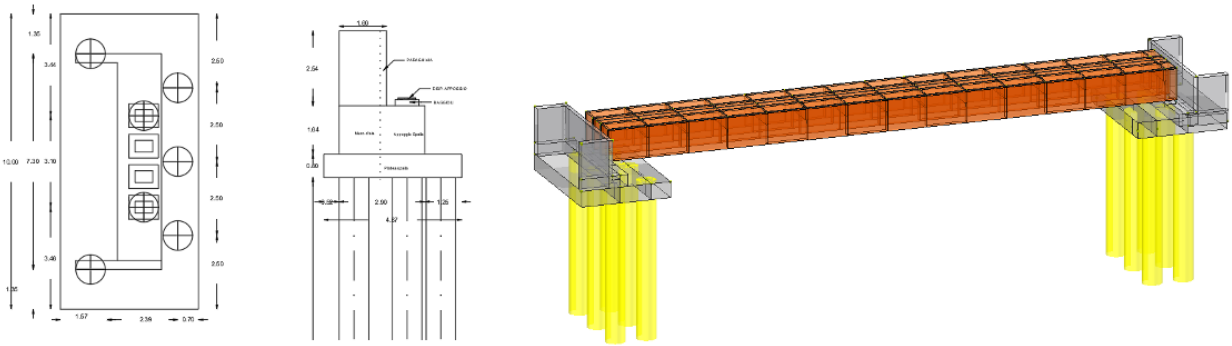
2.D ATTRAVERSAMENTO DEL TORRENTE CASALE

Lo scenario dello stato di progetto (SP) prevede la realizzazione dell'attraversamento in prossimità della progressiva chilometrica 2+600 del tracciato della pista ciclabile. La sottostruttura dell'attraversamento sarà costituita da spalle e muri andatori poggianti su una fondazione a platea su pali. Le opere geotecniche (platea, pali, spalle, muri andatori) saranno realizzate in c.a. con calcestruzzo di classe C32/40 e acciaio B450C. L'estradosso dell'attraversamento raggiunge una quota di +4.17 m.s.l.m., mentre l'intradosso si trova a una quota di +1.64 m.s.l.m. L'accesso alla pista ciclabile sarà garantito da due rampe di accesso poggianti su strutture tipo gabbione, all'interno delle quali verranno posizionati tubi Armco con un diametro di 1000 mm, per garantire il corretto deflusso della portata duecentennale.

La sezione trasversale dell'impalcato è costituita da quattro travi in legno lamellare GL28H di sezione 32x212cm e soletta in c.a. di spessore 15 cm. Il viadotto è sostenuto da due spalle in c.a. di altezza pari a 4,17m poggianti su una platea di fondazione su pali. Lo spessore della platea sarà di 80cm, mentre i pali avranno diametro pari a 100cm e profondità pari a 20m (misurati al di sotto della piastra di fondazione, pertanto escluso lo spessore della piastra di fondazione di 0,80 m).



Sezione longitudinale del ponte



Sezione longitudinale del ponte e modello strutturale di calcolo

Lo strato finale della passerella e delle rampe sarà il medesimo utilizzato per il tratto di pista in area naturalistica, conferendo uniformità all'intervento. Il parapetto del ponte sarà realizzato con montanti in metallo e cavi orizzontali passanti, mentre il corrimano sarà realizzato in legno. La recinzione delle rampe, in continuità a quella del resto della pista, sarà realizzata in legno con forma a croce di Sant'Andrea.

Simulazioni fotografiche aeree (ante e post) del ponte di attraversamento della Pista Ciclabile sul torrente casale

Simulazioni fotografiche di dettaglio (ante e post) del ponte di attraversamento della Pista Ciclabile sul torrente casale

2.E RIFORESTAZIONE E PIANTUMAZIONE

Su specifiche indicazioni documentali fornite dal Documento di Indirizzo alla Progettazione e sulla scorta di studi tecnici in ambito agronomo e ambientale si è provveduto a fare una scelta di alberi, arbusti ed essenze di natura vegetale da poter inserire all'interno di tutto l'impianto progettuale. Si tratta di specie prevalentemente autoctone in grado di inserirsi perfettamente nel clima locale e di adattarsi alle diverse esigenze di intervento.

Le specie selezionate sono state scelte con attenzione per assicurare:

- Adattabilità climatica: Ogni specie è stata valutata per la sua capacità di resistere al clima locale, soprattutto in termini di tolleranza al sole e alla scarsità d'acqua.
- Varietà vegetale: Si è cercato di inserire una varietà di alberi e arbusti che contribuissero sia alla biodiversità che alla resilienza del paesaggio.
- Facilità di manutenzione: Le piante sono state scelte tenendo conto della manutenzione a lungo termine, favorendo specie che richiedono risorse minime, in particolare in contesti dove l'acqua è limitata.

L'abaco delle essenze rappresenta un elenco selezionato e tematico di alberi, arbusti e piante che costituiscono l'indice da cui attingere per le progettualità legate all'intervento CIS L05**.** Questo strumento è stato concepito per fornire una guida precisa nella scelta delle specie vegetali che andranno ad inserirsi armoniosamente nell'ambiente di progetto, tenendo conto di variabili come il clima, il suolo, la manutenzione e la biodiversità. All'interno dell'abaco è possibile distinguere cinque macro-categorie di piante, ognuna delle quali risponde a esigenze funzionali ed ecologiche specifiche:

A. Alberi Igrofili e Ripariali

Questa categoria comprende specie che si sviluppano in ambienti umidi o lungo le sponde di corsi d'acqua (ripariali). Gli alberi igrofili sono particolarmente adatti a zone con un elevato livello di umidità nel suolo e hanno un ruolo cruciale nella stabilizzazione delle sponde e nella prevenzione dell'erosione. Queste piante contribuiscono alla depurazione delle acque e offrono un habitat ideale per la fauna locale. Due tipologie di alberi igrofili sono state scelte per naturalizzare il parco polivalente lungo il Torrente Cantagalli. Si Tratta del Salice Bianco e del Pioppo Nero. Per questi alberi si prevede un interasse di impianto che varia dagli 8 ai 10 m.

B. Alberi da Frutto

Questa categoria raggruppa alberi destinati alla produzione di frutti. Gli alberi da frutto non solo arricchiscono il paesaggio con i loro colori e profumi, ma offrono anche una risorsa economica e una fonte di cibo per la fauna locale. Nel contesto dell'intervento CIS L05, questi alberi fungono da elementi caratterizzanti per spazi verdi pubblici, accompagnando nell'area centrale la passeggiata del parco naturalistico o come elementi di schermatura di manufatti impiantistici lungo il percorso della pista ciclabile. Tra le specie più rappresentative troviamo l'Arancio, il Corbezzolo e il Melograno, tutte piante che si adattano bene al clima mediterraneo e richiedono una manutenzione moderata. Per questi alberi si prevede un interasse di impianto che varia dagli 4 ai 5 m.

C. Arbusti

Gli arbusti costituiscono una componente fondamentale del verde progettato, essendo piante versatili che possono essere utilizzate sia come elemento decorativo che per la creazione di siepi, bordure o barriere vegetali. Questa categoria include piante di piccola e media altezza, spesso sempreverdi, capaci di adattarsi facilmente a diverse condizioni ambientali. Gli arbusti possono essere impiegati per delineare percorsi, fornire ombra, migliorare la qualità dell'aria e creare habitat per insetti e uccelli. Tra gli arbusti selezionati troviamo specie come l'Ilatro Sottile, noto per la sua resistenza alla siccità e la capacità di adattarsi a suoli poveri, e il Mirto, che unisce valore estetico e aromatico. Per gli arbusti si prevede un interasse di impianto di circa 50 cm

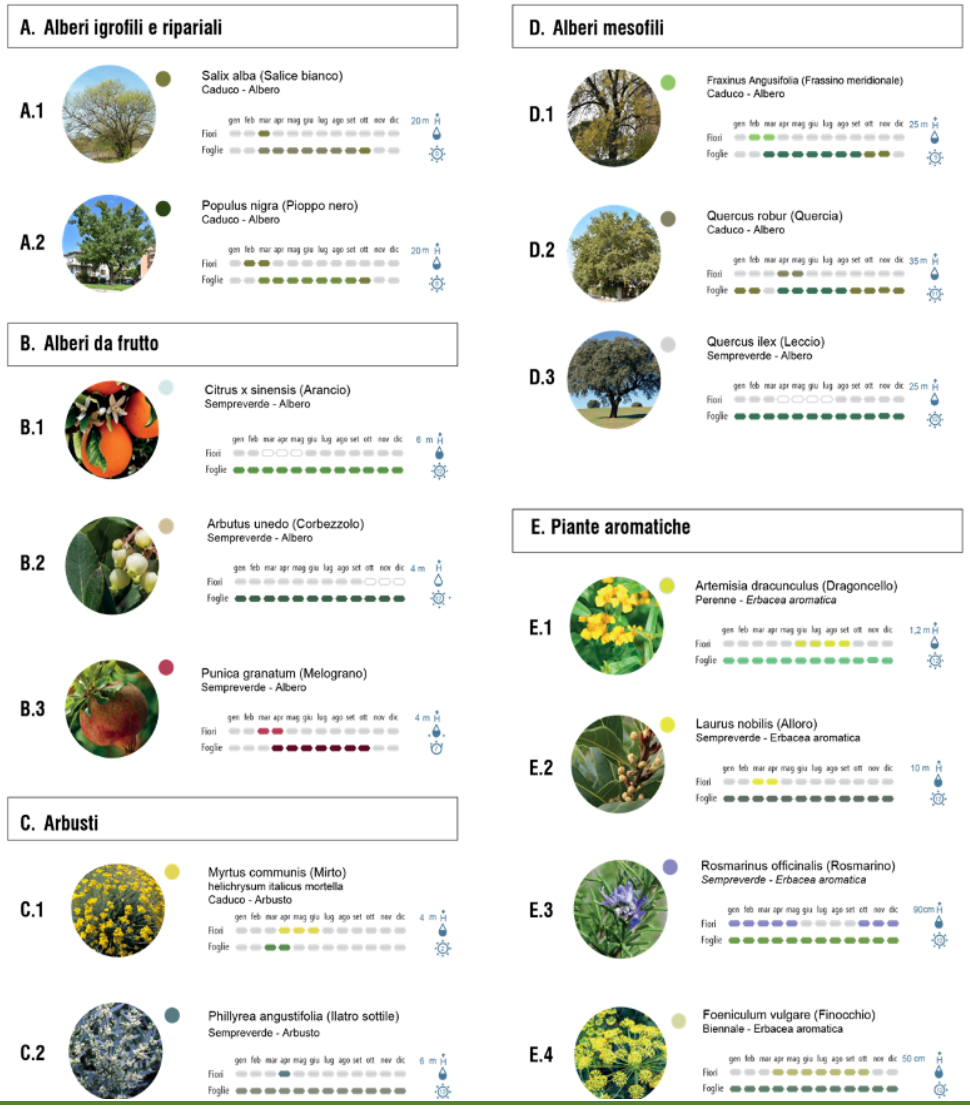
D. Alberi Mesofili

Questa categoria si riferisce agli alberi che crescono in condizioni di umidità intermedia, ovvero non troppo aride né eccessivamente umide. Gli alberi mesofili rappresentano un importante equilibrio ecologico poiché contribuiscono alla biodiversità delle aree boschive e degli spazi verdi urbani. Sono specie adattabili, che richiedono moderati livelli di irrigazione e offrono una chioma densa, capace di fornire ombra e protezione. Tra gli alberi mesofili, Il Frassino meridionale, la Quercia e il Leccio sono esempi di specie resistenti, perfettamente adatte a contesti urbani e periurbani, capaci di tollerare diverse condizioni climatiche e di fornire benefici ecologici come la riduzione dell'effetto "isola di calore". Nell'ambito dell'intervento L05 questi esemplari sono situati a protezione del bordo ripariale del fiume Cantagalli dall'infrastruttura stradale. Per questi alberi si prevede un interasse di impianto che varia dagli 8 ai 10 m.

E. Piante Aromatiche

Le piante aromatiche sono una scelta ideale per progetti che vogliono integrare estetica e funzionalità. Queste essenze sono note per i loro profumi intensi, che contribuiscono a creare spazi sensoriali piacevoli, e per le loro proprietà benefiche, che le rendono adatte anche per giardini tematici e aree dedicate alla biodiversità. Le piante aromatiche svolgono anche un ruolo importante nell'attrarre insetti impollinatori e nel migliorare la qualità dell'aria. Tra le specie selezionate spiccano il Dragoncello, l'Alloro, Il Rosmarino e il Finocchio. Le Piante Aromatiche si alternano agli Arbusti nel progetto del verde per regalare colori e biodiversità all'impianto naturalistico e urbano.

In conclusione, l'abaco delle essenze fornisce una gamma completa e diversificata di piante autoctone e adattabili che contribuiranno a creare un paesaggio verde sostenibile, esteticamente gradevole e funzionale. Le cinque macro-categorie evidenziano l'approccio organico alla progettazione del verde, dove ogni pianta è scelta per rispondere a esigenze specifiche di contesto, manutenzione e fruibilità.



Abaco generale delle essenze

3 CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI IN AREA PROTETTA

Il cronoprogramma dei lavori previsto e di seguito sintetizzato è stato sviluppato per guidare la realizzazione della nuova pista ciclabile ed opere connesse prevista in progetto. **Per le lavorazioni da eseguire all'interno del perimetro dell'area protetta (di cui la presente), si stima una durata complessiva dei lavori di circa 9 mesi al netto delle sospensioni e/o di imprevisti.** Oltre a garantire il rispetto delle tempistiche e del budget, il cronoprogramma immaginato pone un forte accento su misure di sicurezza e di impatto ambientale, assicurando che tutte le operazioni siano conformi alle normative vigenti e alle migliori pratiche del settore. In particolar modo, la tutela ambientale prevista nel cronoprogramma è organizzata per limitare e sospendere le operazioni nei periodi riproduttivi delle specie protette, ovvero tra la prima metà aprile e seconda metà di giugno.

Previsione inizio lavori CIS L05 in area protetta 9330087: lunedì 20 ottobre 2025
Previsione inizio lavori CIS L05 in area protetta 9330087: mercoledì 5 agosto 2026
Previsione dei collaudi tra il 5 agosto 2026 ed il 4 ottobre 2026

Fasi operative principali

Novembre 2025 - Dicembre 2025

Pulizia dell'area e predisposizione delle zone di cantiere
Installazione della cantieristica dell'attraversamento sul Torrente Casale
Predisposizione delle passerelle pedonali

Gennaio 2025 - Febbraio 2025

Costruzione della pavimentazione della pista ciclabile
Cantierizzazione dell'attraversamento sul Torrente Casale e relative fondazioni

Marzo 2025 – Aprile 2025

Realizzazione ed ultimazione dell'attraversamento sul Torrente Casale

Maggio 2026

Sospensione integrale delle lavorazioni

Luglio 2025 - Agosto 2025

Realizzazione delle opere accessorie
Piantumazione e riforestazione
Rimozione delle barriere di cantiere

4 HABITAT PRESENTI IN AREA PROTETTA

Il sito designato con il codice IT9310087 "Laghi La Vota" ricade nella fascia costiera del Comune di Gizzeria (CZ). Il sito ha nuna superficie di circa 297 ha sviluppata per circa 4 Km, ad un'altitudine compresa tra 0 e 5 m.s.l.m. Situata a 38°56'22.9" N e 16°11'21.8" E del meridiano di Roma. L'area è caratterizzata da ecosistemi di rilevante interesse ecologico, tutelati ai sensi della Direttiva Habitat (92/43/CEE). Zone Umide (Habitat prioritario): comprendono laghi salmastri retrodunali e aree paludose; effettivamente l'area protetta è un complesso di aree umide retrodunali (stagni costieri) costituiti da tre invasi principali (Lago Prato, Lago La Vota e Lago Piratino) e dalla laguna di Gizzeria. La loro origine è legata alla dinamica costiera particolarmente mobile nella zona o secondo alcune fonti storiche al terremoto del 27 marzo 1638, durante il quale tutta la costa ha subito un abbassamento tettonico lungo una faglia parallela alla costa. L'intervento ricade perlopiù in zone umide sebbene a debita distanza dai laghi veri e propri. L'insieme dei laghi è riconosciuto come Sito di Importanza Comunitaria perché è l'ultimo lago costiero salmastro della costa tirrenica calabrese e luogo di sosta per uccelli acquatici migratori, tra cui il falco pescatore e il falco di palude. Vi sostano anche il tarabuso, il tarabusino, l'airone rosso, la sgarza ciuffetto. La Speciale di Conservazione (ZSC) del Lago La Vota, situata nella provincia di Catanzaro, presenta diversi habitat naturali di importanza ecologica. Ecco una descrizione degli habitat principali:

1. **Zone Umide**: Questi habitat comprendono le acque dolci del lago stesso, dove è possibile trovare una vasta biodiversità, inclusi pesci, anfibi e uccelli acquatici. Le zone umide fungono anche da aree di sosta per molte specie migratorie.

2. **Foreste e Boschi Ripariali**: Circondano il lago e sono caratterizzati da una varietà di specie arboree, come faggi, querce e conifere. Questi ecosistemi offrono rifugio a numerosi animali e piante, contribuendo alla biodiversità dell'area.

3. **Praterie e Pascoli**: Le aree circostanti il lago possono includere praterie naturali e pascoli, dove crescono varie specie erbacee. Questi spazi sono importanti per il mantenimento della fauna selvatica e per le attività agricole locali.

4. **Rocce e Pareti Calcaree**: In alcune zone, la presenza di affioramenti rocciosi offre habitat unici per specie vegetali e animali tipiche degli ambienti rupestri.

5. **Aree Agricole**: Le zone circostanti il lago possono includere terreni agricoli, che, se gestiti in modo sostenibile, possono contribuire alla conservazione della biodiversità e mantenere la qualità ambientale dell'area.

Le specie animali associate agli habitat attraversati dal progetto sono:

1. Anfibi: *Rana Lessonae* (rana di lessona) e *Bufo bufo* (rospo comune);

2. Uccelli: *Anas platyrhynchos* (germano reale) e *Ardea cinerea* (airone cinerino);

3. Rettili: *Emys orbicularis* (tartaruga palustre) e *Podarcis siculus* (lucertola campestre).

Il progetto ed il cantiere della pista ciclabile e degli interventi più in generale previsti tengono e terranno in buona considerazione il rispetto degli habitat naturalistici del contesto attraversato.

5 VALUTAZIONE DI INCIDENZA DELLE OPERE

La Valutazione di Incidenza è una procedura a cui deve essere sottoposto qualsiasi piano, progetto o intervento che possa avere incidenze significative su un sito rientrante nella Rete Natura 2000.

Natura 2000 è una rete di aree, denominate Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS), destinate alla conservazione della biodiversità sul territorio dell'Unione Europea. È bene sottolineare che la valutazione d'incidenza si applica sia agli interventi che ricadono all'interno delle aree Natura 2000, sia a quelli che pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nel sito. Tutto ciò, in osservanza al principio di precauzione e nell'intento di pervenire, da un lato, ad un giudizio quanto più oggettivo possibile in merito agli impatti potenziali del progetto sui SIC, dall'altro, alla definizione di una serie di precauzioni progettuali volte ad assicurare una maggiore tutela ambientale all'area del progetto.

L'area di intervento, nella parte appartenente al Comune di Gizzeria, ricade in un'area della Rete Natura 2000; ovvero la **ZSC IT9330087 "Lago La Vota".** Il presente documento descrive quindi le caratteristiche del progetto e ne illustra gli aspetti ambientali, verifica la coerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione, analizza gli habitat e le specie che caratterizzano la ZSC "Lago La Vota", valuta il potenziale degrado, la potenziale perturbazione e la significatività degli impatti ambientali. Il sito designato con il codice IT9310087 "Laghi La Vota" ricade nella fascia costiera del Comune di Gizzeria (CZ). Ha la forma allungata, ed una superficie di circa 297 ha sviluppata per circa 4 Km, ad un'altitudine compresa tra 0 e 5 m.s.l.m. Situata a 38°56'22.9" N e 16°11'21.8" E del meridiano di Roma.

L'area protetta è un complesso di aree umide retrodunali (stagni costieri) costituiti da tre invasi principali (Lago Prato, Lago La Vota e Lago Piratino) e dalla laguna di Gizzeria.

Le opere che incidono su questa area protetta e sono oggetto di valutazione sono:

- Tratto di pista ciclabile nelle zone umide: Possibile rischio di disturbo agli habitat e alle specie locali, mitigato da pavimentazione ecocompatibile e cantierizzazione limitata.
- Attraversamento del Torrente Casale: Rischio di interferenza con l'idrodinamica naturale, mitigato da ponti progettati per consentire il normale deflusso delle acque.

Anche sulla scorta della tabella che segue, si possono escludere effetti di disturbo e incidenze significative sulle componenti biotiche che, con la loro presenza hanno motivato l'individuazione dei siti della rete Natura 2000 in cui ricade l'intervento.

Si ritiene che il progetto medesimo non comporti effetti che interferiscono in maniera significativa con le finalità di tutela delle aree della rete Natura 2000 e più in generale con le finalità di tutela della rete introdotti con il Programma Natura 2000.

TABELLA SINTETICA DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA	
Elementi del progetto causa di incidenza sulle ZSC	Riqualificazione ambientale della fascia Nord dell'Aeroporto con realizzazione di pista ciclabile per la valorizzazione ecosostenibile della fascia costiera (Polo della Vela) e del Lago La Vota.
Obiettivi di conservazione della ZSC	Le misure e gli interventi di conservazione e gestione devono tenere conto: • del mantenimento di un elevato grado di complessità degli habitat; • della gestione sostenibile degli habitat; • della riduzione delle cause di degrado e declino delle specie vegetali e degli habitat. ***Habitat:*** Mantenimento a lungo termine dello stato di conservazione buono - attraverso il mantenimento della struttura e la copertura stabile delle specie tipiche. ***Specie*** Il territorio protetto dalla ZSC, in relazione alle particolari caratteristiche orografiche e geografiche e all'utilizzo antropico (attuale e passato) del territorio, riveste un'importanza notevole all'interno del bacino del mediterraneo soprattutto per l'avifauna. L'unica specie elencata nell'All. II della DH presente nel sito è *Caretta caretta* che utilizza questo tratto di costa per la nidificazione. L'obiettivo primario di conservazione per questa specie è il mantenimento delle condizioni idonee alla sua nidificazione, con la progressiva limitazione dei fattori di minaccia presenti.
Incidenza su specie ed habitat di interesse comunitario indotta dall'opera.	**Sottrazione di habitat di interesse comunitario:** incidenza non significativa. **Frammentazione degli habitat:** incidenza nulla. **Alterazione delle fitocenosi:** incidenza non significativa. **Sottrazione di aree ad elevata idoneità faunistica:** incidenza nulla. **Creazione di "effetto barriera":** incidenza nulla. **Disturbo:** incidenza non significativa con adozione di precauzioni. **Morte diretta:** incidenza non significativa.
Misure di mitigazione	Modalità operative in fase di cantiere; Impiego di mezzi d'opera in ottimo stato di manutenzione; Opportuna delimitazione e protezione delle aree sensibili prossime all'area di intervento; Predisposizione in cantiere di dispositivi di contenimento di sversamenti accidentali.
Giudizio	La procedura di Valutazione di Incidenza termina al II livello (valutazione appropriata)

6 MISURE DI MITIGAZIONE

Per garantire una ulteriore e maggiore compatibilità ambientale dell'intervento, saranno adottate le seguenti **misure di mitigazione degli impatti delle opere e della relativa cantierizzazione:**

- Delimitazione delle aree sensibili mediante barriere temporanee per proteggere le zone umide e gli habitat ripariali;
- Limitazione temporale delle operazioni mediante la sospensione delle lavorazioni nei periodi riproduttivi delle specie protette, ovvero tra aprile e giugno;
- Gestione del cantiere ecocompatibile mediante l'uso di mezzi a basse emissioni sonore e controllo degli sversamenti accidentali;
- Ripristino e riforestazione a valle delle lavorazioni mediante reimpianto di specie autoctone nelle aree alterate.

7 CONCLUSIONI

L'analisi di incidenza ambientale (sulla base delle valutazioni condotte sulla natura e sui livelli di impatto associabili alle modalità operative del progetto) **ha evidenziato che il progetto, per le modalità tecnologie e posizionamenti previsti, non comporta incidenze significative sulla ZSC "Lago La Vota", al contrario il progetto contribuisce a valorizzare l'area attraverso un approccio ecosostenibile,** ed in assoluto si può asserire che:

<u>il progetto provocherà disturbi trascurabili alla fauna e molto limitati nello spazio e nel tempo;</u>

<u>il progetto non provoca alcuna perdita irreversibile agli habitat di interesse comunitario</u>.

Va sottolineato che, sulla base delle valutazioni condotte, tale conclusione risulta però condizionata al pieno rispetto delle corrette modalità esecutive dell'opera, come specificato nelle misure di mitigazione e con ulteriore attenzione alle seguenti:

- Impiego di mezzi d'opera in ottimo stato di manutenzione;
- Limitazione degli spazi necessari alle lavorazioni;
- Opportuna delimitazione e protezione delle aree sensibili prossime all'area di intervento;
- Predisposizione in cantiere di dispositivi di contenimento di sversamenti accidentali.

8 RIFERIMENTI NORMATIVI

La presente Valutazione di Incidenza Ambientale si è basata sulla seguente normativa.

Normativa europea

- Direttiva 92/43/CEE ("Direttiva Habitat"): stabilisce misure per garantire la conservazione degli habitat naturali, delle specie animali e vegetali di interesse comunitario. In particolare: Art. 6, paragrafo 3: obbligo di sottoporre piani e progetti a valutazione di incidenza ambientale per evitare impatti significativi sui siti Natura 2000.

Normativa nazionale

- D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e s.m.i.: recepisce la Direttiva Habitat in Italia e disciplina i criteri per la valutazione di incidenza.
- Art. 5: definisce i requisiti e le modalità per la redazione della Valutazione di Incidenza Ambientale.
- D.Lgs. 152/2006 (Codice dell'Ambiente): stabilisce i principi generali per la tutela dell'ambiente e disciplina le procedure di valutazione ambientale.
- Art. 7-bis: specifica la necessità di coordinare le valutazioni ambientali (VIA, VAS, VINCA) per evitare duplicazioni.

Normativa regionale

- Disposizioni regionali della Calabria per la gestione e conservazione dei siti Natura 2000.

Normativa provinciale

- Piano di Coordinamento Territoriale Provinciale della Provincia di Catanzaro, PTCP approvato con Delibera Consiglio Provinciale N° 5 del 20 febbraio 2012. Specifico riferimento alla Tavola "1.2. Sistemi naturali e struttura della tutela", e alla Tavola "2.5.a. Carta delle tutele".

Normativa comunale

- Piano Strutturale Comunale approvato con delibera di giunta n.04 in data 31/06/2016. In base al PSC l'intervento ricade nelle aree: *Ambito agricolo, E1; Servizi e attrezzature pubbliche, F1; Servizi e attrezzature di supporto alla balneazione, S.A.B - F2; Parchi extraurbani, P.E. F3.*

Ulteriore normativa

- Direttiva 2009/147/CE (Direttiva Uccelli): tutela degli habitat per le specie di uccelli migratori e selvatici.
- D.Lgs. 42/2004 (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio): applicabile in relazione ai vincoli paesaggistici delle aree costiere.